

KRYSTYNA IWASZKIEWICZ (MARGARET) I BOGUSZ BILEWSKI (STEFAN ZARĘBA) ODTWARZAJĄ GŁÓWNE ROLE W REALIZOWANYM OBECNIE NOWYM PEŁNOMETRAŻOWYM FILMIE FABULARNYM POD TYTUŁEM:
„HISTORIA JEDNEGO MYŚLIWCA".
Foto: F. Kądziołka

Skrzydlata POLSKA

Nr 31 (317) • 30.VII.57 • Rok XIII • Cena 1,50 zł

ODZNACZENIA PAŃSTWOWE DLA DZIAŁACZY AEROKLUBU PRL



Ppłk Marcin Monis gratuluje odznaczenia szefowi wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego Zdzisławowi Dudzikowi.

DNIA 19 lipca br. o godz. 14.00, po raz pierwszy po reaktywowaniu Aeroklubu PRL, w sali konferencyjnej Aeroklubu Warszawskiego odbyła się akademia z okazji Święta Odrodzenia oraz uroczystość wręczenia odznaczeń państwowych pilotom, mechanikom, działaczom i innym pracownikom lotnictwa sportowego, nadanych uchwałą Rady Państwa z dnia 28 czerwca br. — za zasługi położone w dziedzinie rozwoju lotnictwa sportowego. W imieniu Prezesa Aeroklubu PRL — gen. bryg. Jana Frey-Bieleckiego, dekoracji dokonał podpułkownik Marcin Monis. Poza tym 16 osób wyróżniono dyplomami, 8 przeszeregowano do wyższych grup uposażenia oraz 10 osób otrzymało nagrody pieniężne. Na zakończenie uroczystości odbyła się tradycyjna lampka wina.

Star.

A oto lista odznaczonych:

Złotym Krzyżem Zasługi:

LUDWIK ANTONOWICZ — Aeroklub Częstochowski.

Srebrnym Krzyżem Zasługi po raz drugi:

MIECZYSŁAW KULIGOWSKI — Aeroklub Warszawski.

SREBRNYM KRZYŻEM ZASŁUGI: Jerzy Adamek — APRL, **Polikarp Adamiec** — Aeroklub Warszawski, **Franciszek Chądzyński** — Aeroklub Warszawski, **Zdzisław Chyliński** — Aeroklub Świdnicki, **Stanisław Cieślik** — Aeroklub Leszczyński, **Józef Dankowski** — Wycz. Szk. Szyb. Lisie Kąty, **Zdzisław Dudzik** — Aeroklub Warszawski, **Józef Grabarz** — Szk Szyb. Fordon, **Augustyn Gwizdała** — Wycz. Szk. Szyb. Lisie Kąty, **Walenty Hardt** — Wycz. Szk Szyb. Lisie Kąty, **Jan Kielan** — Aeroklub Warszawski, **Janusz Kolanowski** — Aeroklub Leszczyński, inż. **Stanisław Konopka** — APRL, **Jerzy Mendyka** — CWL Krosno, **Stanisław Perka** — Aeroklub Warszawski, **Stanisław Plutwiński** — APRL, **Andrzej Płaziński**, Aeroklub Leszczyński, **Tadeusz Rejniak** — APRL, **Zygmunt Skóra** — Aeroklub Warszawski, **Zygmunt Zaborowski** — Wycz. Szk. Szyb. Lisie Kąty.

BRĄZOWYM KRZYŻEM ZASŁUGI: Zbigniew Chmielewski — APRL, **Mieczysław Dąbkowski** — CWL Krosno, **Mikołaj Dobrzański** — Wycz. Szk. Szyb. Lisie Kąty, **Stanisława Dudek** — APRL, **Kazimierz Dyrla** — Aeroklub Świdnicki, **Jan Fleth** — Aeroklub Poznański, **Mieczysław Gąsiorowski** — Aeroklub Inowrocławski, **Jan Jagodzik** — Aeroklub Białostocki, **Władysław Jurkowski** — Aeroklub Poznański, **Ryszard Kasperek** — Aeroklub Świdnicki, **Klemens Kohls** — Szk. Szyb. Fordon, inż. **Władysław Kółeczko** — Aeroklub Stalowowolski, **Felicja Kuleszyńska** — OWL Warszawa, **Czesław Laudan** — Aeroklub Warszawski, **Zdzisław Lewandowski** — Aeroklub Inowrocławski, **Włodzimierz Mielniczenko** — CWL Krosno, **Tadeusz Skrzypczyk** — APRL, **Alfred Szajek** — Aeroklub Poznański, **Władysław Szajkowski** — Szk. Szyb. Fordon, **Grzegorz Waśkowiak** — Aeroklub Leszczyński, **Zbigniew Żółkoś** — Aeroklub Bydgoski.

NOWY BUDYNEK PORTU NA OKĘCIU

Zagraniczni pasażerowie „Lotu" i innych towarzystw lotniczych przybywający do Warszawy, będą wreszcie przyjmowani w wygodnym i przestronnym budynku. Budynek oddany do użytku 20 lipca składa się z dwóch sal o powierzchni przeszło 350 m². Mieszczą się tam poczekalnia, bufet, biura paszportowe i celne oraz poczekalnia tranzytowo-odlotowa.

ŚMIGŁOWIEC NAD PLACEM DEFILAD

21 lipca o godz. 19-tej (w czasie napełniania gazem balonu, który wystartował w półtorej godziny później), krążył wokół Pałacu Kultury i Nauki, nad placem Defilad i nad innymi dzielnicami Warszawy śmigłowiec ze znakami wojskowymi. 5 minut po 19-tej śmigłowiec przelatując nisko nad placem zrzucał wielotysięcznej rzeszy mieszkańców stolicy pęki czerwonych kwiatów. Gest pilota warszawianie przyjmowali oklaskami i radosnymi okrzykami.



Dnia 19 lipca 1957 roku podczas lotu na szybowcu A-9 zginął śmiercią tragiczną w wieku 26 lat, pilot Aeroklubu Warszawskiego Adam Brzoza, posiadacz Złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami, student kursu magisterskiego Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Szybownictwo polskie straciło w Adamie Brzozie utalentowanego pilota wyczynowego.

POPIEL 5 NA WĘGRZECH

Zwycięzcą mistrzostw szybowcowych Węgier został Jugosłowianin — Saradic. Wygrał on 4 z 7 przeprowadzonych konkurencji. Jedyny polski uczestnik mistrzostw — Jerzy Popiel — zajął piąte miejsce.

PILOCI WARSZAWSCY WYJECHALI DO JUGOSŁAWII

W niedzielę, tj. 21 lipca ok. godz. 19.00 wyjechała ze stolicy grupa pilotów Aeroklubu Warszawskiego udając się do Jugosławii w ramach wymiany pilotów sportowych obu krajów. Aeroklub Warszawski reprezentują: Pelagia Majewska, Jerzy Pomianowski, inż. Roman Sochacki i inż. Sławomir Makaruk. Pobyt ich w Jugosławii potrwa około 2 tygodni.

Tym samym pociągiem opuścili Warszawę przebywający ponad dwa tygodnie w tutejszym aeroklubie piloci i instruktorzy jugosłowiańscy.

Star.

MAKULA wicemistrzem Jugosławii

DNIA 21 lipca zakończone zostały Szybowcowe Mistrzostwa Jugosławii, rozegrane w ośrodku wyczynowym Vrsac. Startujący w tych mistrzostwach na prawach rewanżu zawodnicy polscy odnieśli poważny sukces, zdobywając w ogólnej klasyfikacji drugie i trzecie miejsce.

Szybowcowym Mistrzem Jugosławii na rok 1957 — z łączną ilością 3 649 pkt — został **Vasilije Stepanovic** z Belgradu, który uczestniczył w IV Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, gdzie uplasował się na 35 miejscu. Drugie miejsce i tytuł wicemistrzowski zdobył **Edward Makula** (3 521 pkt), a trzecie **Marian Gorzelak** (3 451 pkt). Czołówka ta zdystansowała dość dużą różnicą punktów pozostałych uczestników mistrzostw, wśród których znaleźli się między innymi znani wyczynowcy jugosłowiańscy Rain i Komac, nasz trzeci reprezentant Adamek i jedyny uczestniczący w zawodach Węgier — Demenkosz.

Szczegółowe wyniki mistrzostw podamy w następnych numerach, a w tej chwili możemy poinformować Czytelników o przebiegu trzech pierwszych konkurencji. Jako pierwszą rozegrano prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km, w którym zwyciężył Marian Gorzelak. Drugą konkurencją był przelot docelowo-powrotny na trasie 90 km i zwyciężył w nim Edward Makula. Nasz tegoroczny Szybowcowy Mistrz Polski — Makula zwyciężył również w trzeciej konkurencji, którą był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km. Po trzech konkurencjach na czele tabeli klasyfikacyjnej znajdował się Makula (2 386 pkt), przed Gorzelakiem (2 284 pkt) i Jugosłowianinem Rainem (2 148 pkt). Adamek zajmował wtedy 14 miejsce, a Węgier Demenkosz — 15.

Zasadnicze przesunięcia w tabeli spowodowała dopiero ostatnia konkurencja, w której na pierwsze miejsce wyszedł młody, bardzo dobrze zapowiadający się zawodnik Aeroklubu Belgradzkiego — Stepanovic. Zdobycie przez Stepanovica tytułu Mistrza Jugosławii jest sensacją nie mniejszą od zajęcia drugiego i trzeciego miejsca przez Makulę i Gorzelaka. **(r)**

ŚWIĘTO LOTNICTWA 8 WRZEŚNIA

Jak nas poinformowano, tegoroczne Święto Lotnictwa Polskiego odbędzie się nie jak dotychczas 23 sierpnia, a 8 września. W dniu tym przewidziane są w Warszawie centralne pokazy lotnicze. Szczegółowe informacje na ten temat podamy w następnych numerach.

W skrócie

Komisja Sportowa Aeroklubu Szwajcarii zatwierdziła nowy rekord Szwajcarii w przelocie otwartym, w kategorii szybowców dwumiejscowych. Autorem rekordu jest znany pilot Hans Nietlispach, który wraz z pasażerem Christophem Schmid'em przeleciał w dniu 8 kwietnia br. trasę długości 407,7 km z Tauben lockesschlucht do Cavaillon. Nowy rekord jest lepszy od dotychczasowego o 54,7 km.

W Zurychu utworzone zostało Szwajcarskie Towarzystwo Nauk Lotniczych, mające na celu kontynuowanie pracy naukowej w dziedzinie lotnictwa. Towarzystwo to wzorowane jest na angielskim Royal Aeronautical Society (Królewskim Towarzystwie Lotniczym), zachodnio-niemieckim naukowym towarzystwie lotniczym i innych tego rodzaju stowarzyszeniach.

Do szybowcowej kadry narodowej NRF na rok 1957 weszli następujący piloci: Frowein, Hasse, Hut, Karch, Knutz, Laur, Radatz, Reitsch, Remm, Stähle, Wiethüchter, von Zahn.

Angielska szybowniczka Anne Burns ustanowiła nowy kobiecy rekord Anglii w przelocie otwartym na szybowcu jednomiejscowym, przelatując trasę długości 232 km z Lasham do Harrowbeer w Kornwalii. Lot odbył się na szybowcu Slingsby „Skylark".

Gawęcki prowadzi na Żarze

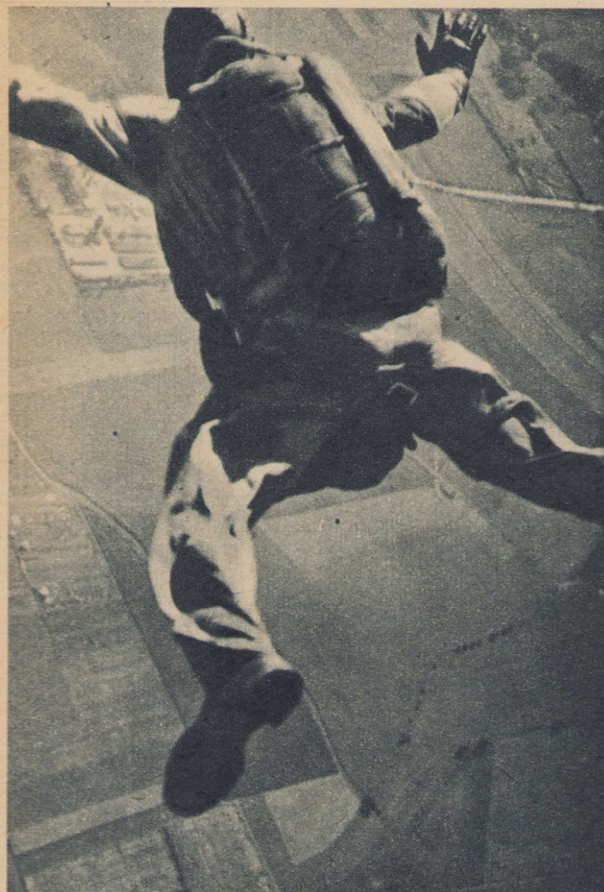
OD 16 lipca trwają na Żarze III Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów, które wg początkowych założeń organizacyjnych miały się odbyć w Jeżowie. Z uwagi na niesprzyjającą pogodę mistrzostwa te rozpoczęły się z jednodniowym opóźnieniem, tj. w czwartek — 17 lipca. Zainaugurowała je konkurencja prędkościowego przelotu docelowego na trasie Żar — Nowy Targ (80 km), w której zwyciężył zawodnik Aeroklubu Warszawskiego — **Jan Gawęcki**, uzyskując prędkość 64,4 km/h. Następnego dnia kierownik mistrzostw Adam Dziurzyński przeprowadził bardzo udaną konkurencję przelotu otwartego, w której pięciu zawodników pokonało odległość ponad 220 km. Czterech wylądowało w rejonie Łodzi uzyskując rząd odległości 230 km, a zwycięzca konkurencji, którym został ponownie **Gawęcki** z Warszawy, zaleciał do Torunia, przebywając około 350 km. Tym samym wysunął się on zdecydowanie na pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej po dwóch konkurencjach. **(r)**

Telewizja w Aeroklubie Warszawskim



Foto: B. Koszewski (2)

PO raz pierwszy w historii naszego lotnictwa sportowego, a także i w historii polskiej telewizji, dnia 19 lipca 1957 r. w godzinach od 19 do 20 Telewizyjna Służba Sprawozdawcza nadawała program z lotniska Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu. Autorami programu byli: kierownik produkcji — Ryszard Różycki, realizator i redaktor — Ignacy Waniewicz, operatorzy: Stanisław Białek, Antoni Żurek i Edward Maciaszek, sprawozdawca — red. Stanisław Cześnik. Miejmy nadzieję, że ta pierwsza wizyta nie będzie ostatnią i telewizja jeszcze niejednokrotnie będzie korzystała z usług lotnictwa sportowego uatrakcyjniając swój program.



ZA 4 DNI SKOKI O MISTRZOSTWO POLSKI

(Strzebielino, 4–15 sierpnia br)

JUŻ za cztery dni na lotnisku w Strzebielinie kilkudziesięciu zawodników stanie do walki o tytuł Spadochronowego Mistrza Polski na rok 1957. Poziom skoczków w porównaniu z rokiem ubiegłym uległ znacznej poprawie, dlatego też należy się spodziewać zaciętego współzawodnictwa, tym bardziej, że uzyskane na mistrzostwach wyniki w dużym stopniu zadecydują o powołaniu najlepszych spadochroniarzy na obóz przygotowawczy przed mistrzostwami świata. Z tego choćby względu mistrzostwa zapowiadają się bardzo ciekawie, zwłaszcza że silną konkurencję samych aeroklubów wzmocni udział skoczków zagranicznych, dobrej drużyny MZKiST oraz ekipy spadochroniarzy Wojsk Lotniczych.

Czas trwania mistrzostw obejmuje niecałe dwa tygodnie, z tym jednak, że zawodnikom umożliwia się trzydniowy trening od 1—3 sierpnia. Prawo udziału w mistrzostwach mają skoczkowie posiadający II klasę sportową, którzy do dnia 10 lipca wykonali minimum 50 skoków z samolotu, w tym 10 skoków z opóźnieniem co najmniej 20 sekund. Aeroklub regionalny może być reprezentowany przez drużynę złożoną z czterech zawodników, w tym jedna kobieta. W przypadku braku kobiety ekipa składa się tylko z trzech mężczyzn. Ze skoczków zagranicznych spodziewany jest udział spadochroniarzy jugosłowiańskich, którzy będą startować na takich samych prawach jak zawodnicy polscy, a więc siłą rzeczy mogą zdobyć tytuł Spadochronowego Mistrza Polski na rok 1957.

Mistrzostwa zostaną rozegrane w klasie otwartej, czyli, że zawodnicy mogą startować z dowolnym typem spadochronu posiadającym ważne świadectwo KCSP. Mistrzostwa będą przeprowadzone w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej, z tym, że uznane zostaną wówczas, jeśli w okresie ich trwania rozegra się przynajmniej dwie pełne konkurencje. Każda konkurencja może trwać dwa dni, lecz w ciągu jednego dnia musi być wykonana pełna kolejka skoków. Regulamin mistrzostw przewiduje rozegranie czterech konkurencji, przy czym w punktacji zespołowej będą brane pod uwagę trzy najlepsze wyniki zawodników każdej drużyny. Wyniki skoków grupowych zalicza się do punktacji indywidualnej.

I KONKURENCJA. Dwa skoki na celność lądowania z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Z uwagi na niekorzystne warunki meteo wysokość skoku może być zmniejszona do 600 m. (Celność: 150 pkt × 2, razem 300 pkt).

II KONKURENCJA. Dwa skoki z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, z prowadzeniem ciała podczas spadania stylem płaskim w dowolnie obranym kierunku. Wszelkie odchylenia od płaskiego spadania i ustalonego kierunku pozbawiają zawodnika punktów za styl. (Za opóźnienie 20 sekund ± 2 otrzymuje się 50 pkt, lecz za przekroczenie tolerancji czasu otwarcia 0 pkt; za płaski styl spadania w ciągu 15 sekund 100 pkt; ale za każdą sekundę mniej niż 15 sekund minus 20 pkt; celność 150 pkt. Razem 600 pkt).

III KONKURENCJA. Dwa skoki z wysokości 2 200 m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu z płaskim stylem prowadzenia ciała w nakazanym kierunku. (Za opóźnienie 30 ± 2 otrzymuje się 75 pkt z tym, że za przekroczenie tolerancji czasu 0 pkt; płaskie spadanie na wyznaczony kierunek winno trwać 25 sekund, za co zawodnik otrzymuje 150 pkt. Za każdą sekundę naruszenia stylu spadania o 90 stopni skoczkowi odlicza się 10 pkt — odchylenia te mogą mieć miejsce w pierwszych pięciu sekundach płaskiego spadania na kierunek. Razem 450 pkt).

IV KONKURENCJA. Dwa skoki grupowe z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Grupę stanowi drużyna reprezentująca aeroklub regionalny. (Celność: 150 pkt × 2, razem 300 pkt).

Jak wynika z poziomu podanych wyżej konkurencji, są one niewątpliwie trudniejsze niż w latach ubiegłych. Mimo to nie dorównują jeszcze konkurencjom przewidywanym na mistrzostwach świata, które odbędą się w przyszłym roku. W ostatnich dwóch latach spadochroniarstwo za granicą w ogóle, a wyczyn sportowy w szczególności dokonał poważnego kroku naprzód. Nic w tym dziwnego, że i wymagania od uczestników tegorocznych mistrzostw Polski są również większe.

A oto jeszcze kilka postanowień organizacyjnych. Skoki będą dokonywane z samolotu AN-2 lub CSS-13. Zawodnik ma prawo dwukrotnego nalotu nad punkt w każdym skoku. Przy rozgrywaniu konkurencji skoczek ma prawo posługiwania się zarówno spadochronem głównym jak i zapasowym. Wykonywanie głębokich ślizgów poniżej 100 m jest niedozwolone. Uczestnicy mistrzostw, którzy zgłoszą chęć ustanawiania rekordów w poszczególnych konkurencjach, winni zabrać ze sobą barografy z pełną dokumentacją i wyskalowaniem. W czasie wykonywania skoków z opóźnieniem wymagane będzie bezwzględnie użycie automatów KAP-3 lub PAS-1. Każdy zawodnik obowiązany jest przywieźć ze sobą pełne wyekwipowanie spadochronowe. **(m)**

Z zeszłorocznych III Spadochronowych Mistrzostw Polski w Krakowie. Zawodnicy przed skokami.
Foto: B. Koszewski



ECHA TYGODNIA



Foto: A. Marczak

168 LAT PÓŹNIEJ... W WARSZAWIE

„...W dniu zapowiedzianym tłumy niezliczone zalegly już przed zachodem słońca plac Defilad, aby z bliska oglądać przygotowania czynione na placu. Żeby zaś tłok ludu, cisnącego się na plac nie przeszkadzał pracującym koło doświadczenia, raczył W. Imć P. Komendant Milicyi, przychylić się do żądań pracujących w przydaniu Warty.

Przez kilka godzin głuche panowało milczenie, a tysiące niespokojnie bijących serc z natężeniem oczekiwało widowiska.

Sławny z powietrznego żeglowania Imć P. Walenty Nowacki Aeroklubu Warszawskiego towarzysz, uczynił stolicy tuteyszey dziwny widok, odprawiając swą nocną powietrzną podróż. Gazem ziemnym — metanem wydął balon „Syrena", u którego na końcu przywiązał kosz. Wsiadłszy weń w kompanii z reporterem gazety „Express Wieczorny" Imć P. Skarżyńskim i przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna, a potem coraz wyżey wzbili się w górę od ziemi w wieczór o godz. 20.30, aż do wysokości 500 metrów. Lecieli przez całą Warszawę i przez Wisłę, a poszybowali na północny-wschód.

Okrzyki zdumionych widzów napełniły powietrze..."

Tak mniej więcej opisałby zapewne sprawozdawca „Gazety Warszawskiej" czy „Magazynu Warszawskiego" start balonu „Syrena" z placu Defilad, jaki oglądali warszawiacy w przeddzień Święta Wyzwolenia — w niedzielę 21 lipca br., gdyby wydarzenie to miało miejsce w Warszawie 168 lat temu tj. w latach 1788—89, kiedy to lotami na balonie popisywał się Francuz Blanchard.

Choć więc żyjemy dziś już w erze lotów naddźwiękowych, staruszek balon nie stracił nic ze swej atrakcyjności i zaczyna być u nas (pomimo, że mamy na razie jeden), podobnie jak za czasów bardzo dawnych, popularną rozrywką świątecznych zabaw ludowych. Podobnie ma się zresztą rzecz ze śmigłowcem, choć wynalazek to znacznie nowszy. Zdobył on już sobie u nas pełne prawo obywatelstwa i uczestniczy prawie zawsze w różnego rodzaju świętach i zabawach.

Pomimo, że niektórzy kwękają jeszcze czasem na tego rodzaju pokazy, ja myślę, iż nasza propaganda lotnicza wypchnęła już zdecydowanie czasy „drętwej mowy" o lotnictwie. Stare, a zawsze aktualne powiedzenie: „Najlepszą propagandą lotnictwa jest latanie" nabrało znowu rumieńców życia. Oby tylko nie zapomnieli o tym niektórzy przed zbliżającym się świętem naszego lotnictwa.

IRAKUS

PARIS COCTAIL

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Francji

Dwumiejscowy samolot sportowo-turystyczny Piper Super-Cub PA-18 (USA).

Prototyp dwumiejscowego seryjnego samolotu turystycznego Jodel-Wassmer D-120 (Francja).

RW-3 „Multoplane" (NRF) może być używany jako motoszybowiec, samolot turystyczny lub akrobacyjny. Wymienne skrzydła o różnej rozpiętości. Silnik Porsche — 60 KM. Śmigło pchające.

Niżej: Fragment stoiska polskiego „Motoimportu". Na pierwszym planie modele „Bociana" i MD-12. W głębi — silnik WN-3.

WYBRAKOWANY DOKUMENT

Aby samolot mógł legalnie latać, wystarczy, by miał świadectwo rejestracji i sprawności technicznej. Gorzej z pilotem...

W kraju — wiadomo: świadectwa pilota i tak nikt nigdy nie sprawdza (chyba w razie wypadku), ale za granicą? Piękne nasze świadectwa uprawniające do: „tego na co zezwalają wpisy w książce wyszkolenia" (dosłownie!) są dla przeciętnego obcokrajowca najzupełniej niezrozumiałe, gdyż wydrukowane jedynie po polsku.

Chcąc nie chcąc (ale raczej chcąc), trzeba było wrócić do zlekceważonej „Licencji pilota turystycznego". Zresztą licencję tę przedłużono mi nie na okres ważności badań, a jedynie na czas trwania XXII Międzynarodowego Salonu Lotniczego z kilkudniową rezerwą na lot powrotny (czujność — sic!).

Jakież było moje zdziwienie, kiedy już w Berlinie przekonałem się, że ten zlekceważony u nas dokument ma magiczną wprost moc. Policja graniczna i władze celne salutują i tytułują posiadacza licencji: „Herr Flugkapitän", a sama licnencja (podobnie jak „książeczka żeglarska") z powodzeniem zastępuje paszport, a nawet wizy tranzytowe.

Berlin nie stanowi tu żadnego wyjątku. To samo powtórzyło się w Brukseli. Ten lotniczy dokument ma swoją zasłużoną tradycję i cieszy się ogólnym uznaniem — **szkoda, że nie u nas.**

MARCONI I POPOW ŻYLI DAWNO

Po przestudiowaniu odpowiednich rozdziałów AIP okazało się, że żadne z lotnisk etapowych w locie do Paryża nie korzysta z radiostacji krótkofalowych. Trzeba więc było „Biesa" wyposażyć w radiostację ultrakrótkofalową (UWF). Po jej zabudowaniu ciężar (dosłownie!) gatunkowy samolotu wzrósł znacznie. No, ale za to 4 kanały!

Te 4 kanały wystarczyły akurat do łączności z lotniskami, na których wypadały nam lądowania. Aby móc utrzymywać łączność radiową na trasie, trzeba by było nie 4 a 24 kanały.

W podobnej sytuacji znaleźli się Czechosłowacy. Ich samolotów w ogóle do Paryża nie wpuszczono. Lądowali w północnej Francji, tam zabudowano im radiostacje o 23 kanałach (podobno ciężar 8 kG) i dopiero z nimi mogli przylecieć na lotnisko le Bourget.

Oglądałem te radiostacje. Nic nadzwyczajnego. Ma to wprawdzie prawie sześć razy więcej częstotliwości od naszej, ale za to waży prawie 10 razy mniej.

A Marconi i Popow żyli już tak dawno!

KUPIĆ NIE KUPIĆ — POTARGOWAĆ MOŻNA

Przyznam się, że byłem zaskoczony aż tak dużym zainteresowaniem, które wzbudził sobą „Bies". Dlaczego więc nikt go nie kupił? Warto się zastanowić.

Że nabywcą „Biesa" nie zostały USAF (lotnictwo amerykańskie) — to chyba jasne. Z tych samych względów nie kupiły go w celach szkoleniowych wojska krajów należących do NATO lub będących w sferze jego wpływów. Pozostają zatem aerokluby i prywatni nabywcy.

Aerokluby, jeśli szkolą na potrzeby lotnictwa zawodowego (czytaj: wojskowego), to na tzw. sprzęcie „typowym", jeśli dla sportu, to na samolotach lekkich i przede wszystkim tanich w użytkowaniu. Prywatnemu właścicielowi samolot jest potrzebny albo w celach handlowych, albo sportowych — a więc samolot nie przypominający swoją klasą „Biesa".

Z powyższych rozważań płyną dwa wnioski: jeśli chcemy eksportować „Biesy", to nabywców nie szukajmy na Zachodzie, a jeśli chcemy eksportować samoloty na Zachód, to muszą one odpowiadać wymaganiom i gustom ich przyszłych nabywców.

Myślę, że najłatwiej byłoby sprzedawać samoloty turystyczne 4-miejscowe, niekoniecznie szybkie, ale koniecznie z dużym zasięgiem i możliwością eksploatacji na terenach prowizorycznych, samoloty sportowe 2-miejscowe z silnikiem o mocy rzędu 100 KM i samoloty małego transportu (kilkunastoosobowe lub 2—3 tony ładunku). Warunkiem nieodzownym jest przy tym nowoczesne wyposażenie i luksusowe wykonanie wnętrza.

VICTOR FOXTROTT ROMEO

Victor Foxtrott Romeo lub „wi ef ar", albo po prostu VFR — to skrót kodowy oznaczający lot z widocznością. Niby nic, a potęga tego szyfru jest ogromna.

Jeśli lecisz VFR, to rób sobie co chcesz, bo od tego jesteś pilotem, żeby znać możliwości twego samolotu, a po to masz oczy, by na nikogo nie wpaść.

Tak więc w le Bourget, gdzie z samego tylko Londynu przylatuje dziennie 10 „Viscount'ów", a oprócz tego inne samoloty komunikacyjne, śmigłowce wożące pasażerów na loty przyjemnościowe i utrzymujące komunikację z terenem Targów Paryskich, latały także „samoloty-eksponaty" popisując się parterową akrobacją przed publicznością.

Tak więc kilka, a czasem kilkanaście samolotów „mieszało" powietrze, ale zawsze VFR.

Dopiero jeśli w ten rój wpadało np. 7 odrzutowych Hawker „Hunter'ów" i „rozpuszczało szyk", wieża lotniskowa zarządzała „stand by", by po chwili je odwołać i wtedy wszystko co żyło (i latało) wracało do starego (nie —) porządku.

Zaufanie do ludzkich możliwości jest rzeczą piękną, ale czy aby nie doprowadzono go w dniach otwarcia Salonu do przesady?

POKAZY

Obserwując codzienny bałagan w powietrzu, bardzo byłem ciekaw jak organizatorzy rozwiążą sprawę końcowych pokazów w powietrzu, w których miało brać udział około 300 maszyn.

Bez bałaganu się nie obyło, ale sprawę rozwiązano mądrze. W dniach pokazów przeniesiono ruch komunikacyjny na lotnisko Orly, a same pokazy zorganizowano następująco: każdemu samolotowi wyznaczono czas 5-minutowy, przy czym start następował na 1 minutę przed lądowaniem poprzednika, a lądowanie w 1 minutę po starcie następnego samolotu. Śmigłowcom wyznaczono po 2 min. na lot pokazowy, bez „zazębiania się" z sąsiadami w programie. Starty i lądowania odbywały się z pasa, wzdłuż którego w niedużym odstępie znajdowała się większość publiczności i trybuny.

Nie było obozu przygotowawczego, odpraw i rozgrywek lotu, za to każdy pilot otrzymał teczkę zawierającą: czas startu i lądowania (własny i sąsiadów) w programie, wykaz wszystkich punktów programu pokazów, szkic lotniska i środków naziemnego zabezpieczenia lotów, mapkę rejonu lotniska i szkic ustawienia samolotów przed i po pokazie w zależności od tego, z którego pasa startowego będą się odbywały loty. Poza tym teczka zawierała kopię pisma podającego instrukcję wykołowania, startu, lotu, lądowania i postępowania awaryjnego — razem niecałe 2 strony maszynopisu. Bałagan był tylko z rejestracją dokumentów samolotów (której zresztą zaniechano), z niepunktualnym wykołowywaniem ze stoisk i z tymi samolotami, które „wypadły" z programu. Trzeba przyznać, że poza tym załogi precyzyjnie wykonywały zalecenia organizatorów pokazów.

Ciekawym urozmaiceniem oglądania pokazów w powietrzu było obserwowanie startów i lądowań samolotów najrozmaitszego typu.

ZOSTAWIŁEM W PARYŻU SZEŚCIORO DZIECI

Przed pokazami dostarczono nam karty zgłoszenia samolotu do demonstracji w powietrzu. Oprócz nazwy samolotu i silnika należało podać datę oblatania prototypu, imię i nazwisko pilota, jego wiek i... ilość dzieci (!?).

W pierwszej chwili to dziwi, ale zdziwienie mija, gdy człowiek sobie uprzytomni, że Francja cierpi na ubytek naturalny ludności.

Znając francuskie poczucie humoru, postanowiłem zażartować sobie niewinnie i w rubryce „ilość dzieci" napisałem: co najmniej sześcioro — w projekcie.

Jakież było moje zdziwienie, kiedy po locie dowiedziałem się, że speaker zapowiedział: samolot demonstruje pan Andrzej Abłamowicz, lat 28, który pomimo tak młodego wieku ma już 6 dzieci. Co to jednak znaczy francuskie poczucie humoru!

Gdy w 2 tygodnie później żona moja była w Paryżu, zapytano ją na lotnisku: czy to prawda, że macie sześcioro dzieci?

Tegoroczny Salon Paryski zasygnalizował bliski koniec tłokowych samolotów treningowych do szkolenia pilotów maszyn odrzutowych. Na zdjęciu — hiszpański odrzutowy samolot treningowy HA-200 R-1 „Saetta" („Strzała") z silnikami „Marbore-II" (2 x 400 kG ciągu).

Francuski dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy NORD-3202 z silnikiem 240 KM przeznaczony dla aeroklubów i szkolenia pilotów wojskowych maszyn śmigłowych. Dopuszczony do akrobacji i wyposażony w komplet przyrządów radio i radionawigacyjnych.

(Foto: A. Abłamowicz — 5, L. Gliński — 1)



Ci dwaj zawodnicy mają pełne powody do tego, żeby śmiać się radośnie — jest to bowiem zwycięska załoga: pilot Tadeusz Kaczmarek (z prawej) ze swym towarzyszem, st. mech. Edwardem Mirkiewiczem.



Jedynymi przedstawicielkami płci pięknej wśród uczestników mistrzostw, godnie zresztą reprezentującymi swój „ród", były: Wiera Czemiel (z lewej) z Białegostoku i Maria Granacka z Mielca.



Jedna z konkurencji Mistrzostw — lądowanie znad bramki. Sekr. gen. APRL w przemówieniu na zakończenie imprezy powiedział, że następne mistrzostwa juniorów odbędą się na samolotach wyższej klasy.
Foto: B. Koszewski (3)

III Mistrzostwa Samolotowe Polski Juniorów

WIELKI SUKCES
MAŁYCH MISTRZOSTW

OD 7 do 12 lipca Aeroklub Ostrowski gościł u siebie najmłodszych pilotów samolotowych, którzy wzięli udział w III Mistrzostwach Samolotowych Polski w klasie juniorów. Przez sześć dni 18 załóg złożonych z pilota i towarzysza (aerokluby z Białegostoku, Lublina, Świdnika i Mielca wystawiły po dwie załogi) toczyło bój o palmę pierwszeństwa w zaciętej, sportowej walce. Uczestnicy startowali na samolotach typu CSS-13. W mistrzostwach brały udział dwie załogi kobiece: instr. pil. Maria Granacka z Mielca i instr. pil. Wiera Czemiel z Białegostoku. Społeczeństwo Ostrowa z dużą radością przyjęło fakt zorganizowania tej poważnej imprezy w swym mieście. Toteż w dniu zakończenia mistrzostw wielu mieszkańców miasta obserwowało na lotnisku w Michałkowie krótkie wprawdzie, ale efektowne pokazy w wykonaniu najlepszych pilotów-juniorów.

ZŁE... DOBREGO POCZĄTKI

Punkt piąty regulaminu mistrzostw zaczyna się od słów: „III MSPJ odbędą się od 7 do 14.07.1957 r. w Szczecinie i na trasie lotu okrężnego...". Dalej chyba nie ma potrzeby cytować. Szczecin zamieniono na Ostrów. Oczywiście zmiany takie są dopuszczalne i nikt by nie miał nic przeciwko nim, gdyby Aeroklub Ostrowski był o tym powiadomiony wcześniej. Decyzja o zorganizowaniu mistrzostw w Ostrowie zapadła jednak stosunkowo późno. Biuro APRL zwlekało jeszcze z nadesłaniem odpowiednich zarządzeń i regulaminu (podobno aeroklub otrzymał je na 3 dni przed imprezą), nie wykazało poza tym ani należytego zainteresowania przygotowaniami ani odpowiednich intencji do pomocy aeroklubowi. Mało poważnie wyglądała też sprawa z wyznaczaniem i odwoływaniem kierownika zawodów i to w czasie kiedy terminy nagliły, a Aeroklub Ostrowski przystępował do organizowania mistrzostw bez doświadczeń. W tej sytuacji nie dziwi fakt, że już w czasie trwania mistrzostw w łonie organizatorów i w komisji sędziowskiej znalazłem ludzi, którzy wskazywali mi zupełnie różne osoby jako kierowników mistrzostw. Faktycznie był nim mjr Jerzy Leszek. Ponieważ nie są to przypadki odosobnione (mam na myśli duży brak zdecydowania w ustalaniu miejsca i terminu Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów, które chyba „same" się rozpoczęły), warto je zasygnalizować.

Dzięki jednak dużej inicjatywie kierownika aeroklubu — Zbigniewa Kwaśniewskiego, prezesa Zarządu — inż. Stefana Finke, wiceprezesa Zarządu i wielkiego przyjaciela aeroklubu — dyr. WSK w Kaliszu mgr. inż. Józefa Borowiaka oraz wielu innych osób, których z braku miejsca trudno tutaj wymienić, organizacja mistrzostw wypadła znakomicie. Podkreślali to wszyscy uczestnicy. Że Aeroklub Ostrowski ma przyjaciół, świadczyły o tym wspaniałe nagrody ufundowane przez różne zakłady pracy i instytucje. Oto niektóre z nich: ZNTK, MHD, Prez. MRN, WSK-Kalisz, Ostr. Zakł. Met., Pow. Przeds. Bud. Wiejsk., PDT, Koła lotnicze oraz jednostki wojskowe. Od tych instytucji zawodnicy otrzymali m. in. następujące nagrody: wielolampowy aparat radiowy „Berolina" (z klawiszami i okiem magicznym), zegarek na rękę „Bullog", aparaty fotograficzne „Beltica" i „Start", turystyczny aparat radiowy „Turysta", puchar srebrny, wazon kryształowy, neseser, srebrną papierośnicę, wiatrówki sportowe, komplety piór wiecznych z ołówkami i inne upominki. Poprzedzające mistrzostwa kłopoty zakończyły się pomyślnie, a rezultaty gorączkowej i wytężonej pracy zarówno aktywu społecznego jak i całego personelu aeroklubu uwieńczone zostały pełnym powodzeniem.

WIERA CZEMIEL PROWADZI

Już pierwszy dzień mistrzostw przyniósł nie lada sensację. Jedna z dwóch startujących dziewcząt objęła prowadzenie po pierwszej konkurencji (zlot i próba lądowania) zdobywając 112 pkt. Była nią 21-letnia reprezentantka Aeroklubu Białostockiego — Wiera Czemiel. Na dalszych miejscach do piątego włącznie uplasowali się: Zbigniew Prandota (A. Świdnicki) — 107 pkt, Zbigniew Kędziorek (A. Mielecki) i Felicjan Kawala (A. Podkarpacki) po 104,33 pkt, Czesław Kamiński (A. Białostocki) — 97 pkt oraz Włodzimierz Jesionowski (A. Ostrowski) — 96,77 pkt. Wśród uczestników nastąpiła mała konsternacja. „Babka" prowadzi! Wielu zawodników było jednak zdania, że się jej udało. W drugiej konkurencji — mówili — „wykosimy" ją. Okazało się to zbyt trudne. Wiera nie zajęła pierwszego miejsca, gdyż pierwszych siedmiu zawodników, a wśród nich i ona, w próbie gotowości do startu otrzymało tę samą ilość punktów — 45. Byli to: Stanisław Sójka (A. Kielecki), Andrzej Wypijewski (A. Kujawski), Tadeusz Kaczmarek (Wycz. Szk. Szyb. w Jeżowie), Z. Prandota, Leszek Kuciński (A. Rzeszowski) i Edmund Mikołajczyk (A. Gliwicki).

Po dwóch konkurencjach zajmowała ona nadal pierwsze miejsce, mając 157 pkt i wyprzedzając: Prandotę — 152 pkt, Kędziorka — 144,33 pkt, Kaczmarka — 141,33 pkt i Mikołajczyka — 139 pkt. Toteż przygotowywano generalną ofensywę podczas konkurencji: akrobacja i lądowanie na punkt. Pogoda dopisywała, a więc rosły także chęci do walki i rewanżu. Konkurencja ta obaliła mit o przypadkowym znalezieniu się Czemielówny na szczycie tabeli. „Babka" nie dała się „wykosić". Tym razem zajęła ona trzecie miejsce za Kędziorkiem i Sójką, a przed Jerzym Rachwałem (A. Lubelski) i Kucińskim, prowadząc po trzech konkurencjach łącznie 503 punktami i wyprzedzając Kędziorka — 494,33 pkt, Prandotę — 486 pkt, Rachwała 480,33 pkt i Sójkę — 468 pkt. Po tej konkurencji jeszcze jedna rzecz była niewątpliwa — mianowicie, że tegoroczne mistrzostwa juniorów przewyższają swym poziomem wszystkie dotychczasowe i... że do ostatniej konkurencji nie będzie wiadomo, który z zawodników otrzyma „mistrzowski pas". Stawka uczestników była niezwykle wyrównana, co zapowiadało zaciętą i pasjonującą walkę.

PUNKTY KARNE I SYNOPTYCY

Próba startu na bramkę i lądowanie w prostokącie — to czarna konkurencja mistrzostw. Kary sypały się jak grad. W sumie zawodnicy otrzymali 352 (!) punkty karne za uchybienia przepisów lotu. Nie powiodło się tutaj reprezentantowi Aeroklubu Warszawskiego — Michałowi Kowalskiemu. Zdobył on drugą z kolei ilość punktów, lecz po „wlepieniu" mu kary przez komisję sędziowską w postaci 100 pkt — spadł na daleką pozycję. Konkurencję wygrał Kaczmarek. Natomiast po 4 konkurencjach pierwsze pięć miejsc zajmowali: Czemiel — 608 pkt, Kędziorek — 582,33 pkt, Sójka — 571 pkt, Prandota — 553 pkt i Rachwał — 543,33 pkt.

10 lipca nastąpił start do lotu okrężnego, o którym wszyscy wiedzieli, że od jego wyników zależy ostateczna klasyfikacja i tytuł Mistrza Polski. Trasa wiodła do Gdańska z lądowaniem w Toruniu, a z powrotem w Poznaniu. Składała się ona z kilku odcinków prostych i kilku łuków. Punktowano średnią prędkość samolotu (wyznaczono 120 km/h), odnalezione punkty i zrzucanie meldunków. Ponieważ komunikat meteo odebrany z Wrocławia przewidywał na trasie dobrą pogodę (pułap 2 000 m), mimo nerwowej atmosfery każdy z wiarą ruszał do ostatecznej, dwudniowej batalii. Lot ten dla niejednego zawodnika będzie trwałym wspomnieniem. Zawdzięczają oni to wrocławskiej obsłudze meteorologicznej, która jakby specjalnie chciała wystawić pilotów na tak ciężką próbę. Pogoda była potworna. Pułap sięgał często poniżej 20 m. Jak w kraju podzwrotnikowym lał strugami zenitalny deszcz. Żaden samolot jednak nie zbłądził. Wszyscy zawodnicy stawili się w Gdańsku, skąd następnego dnia wyruszyli w drogę powrotną. Był to duży sukces, świadczący o dobrym wyszkoleniu pilotów i o wysokim wyrobieniu sportowym.

W locie okrężnym zwyciężył T. Kaczmarek — 1 374,8 pkt, zdobywając jednocześnie tytuł Mistrza Polski Juniorów (po czterech konkurencjach zajmował on 12 miejsce). Drugi był F. Kawala — 1 346,8, trzeci H. Ćwikliński — 1 242,2 pkt, czwarty S. Bryzgalski — 1 228 pkt i piąty M. Kowalski — 1 172 pkt. (Ogólną punktację mistrzostw podaliśmy w poprzednim numerze „Skrzydlatej"). Wiera Czemiel spadła w tej konkurencji na dalekie miejsce. Wyprzedziła ją także koleżanka z Mielca — Maria Granacka, która znajdowała się w drugiej dziesiątce zawodników. Próba nawigacji i pilotażu zgodnie z przypuszczeniami przyniosła duże zmiany w klasyfikacji.

„DROZELKLAPA ZABLINDOWANA"

Tymi właśnie tuwimowskimi słowami, wywołującymi wzruszenie ramion, określono regulamin tegorocznych mistrzostw. Jeżeli w przyjemną przez cały czas atmosferę wkradała się nerwowość, to przede wszystkim dzięki regulaminowi. Naszpikowany wielką ilością wzorów i źle odbity na powielaczu był ciągle zagadką tak dla Komisji Sportowej jak i Sędziowskiej. Korzystano też często z jednego z punktów, który przewidywał interpretację niektórych postanowień zależnie od stanowiska komisji. Nie sprzyjało to spokojnej pracy i stworzyło dużo dodatkowych trudności kierownictwu, nie mówiąc już o zawodnikach, którzy byli kompletnie pozbawieni możliwości szybkiego obliczenia punktów i bieżącego orientowania się w przebiegu mistrzostw. Chyba w przyszłym regulaminie nie będzie rozdziałów, które przypominają anegdotkę o Newtonie i dwóch dziurach w drzwiach dla dużego i... małego kota. Uniknięto jednak poważnych błędów dzięki sumiennej pracy i dogłębnej analizie regulaminu, z czego obie Komisje (Sportowa z kier. Adamem Flisem i Sędziowska z inż. Witoldem Rychterem) i zawodnicy mogą się jedynie cieszyć.

Fakt zasługujący na uwagę i wyróżnienie — to bardzo dobre przygotowanie przez mechaników nadwyrężonego, jakby nie było sprzętu. CSS-y mimo swego podeszłego wieku, oprócz kilku drobnych usterek, spisywały się doskonale i za to należy się szczery poklask mechanikom-towarzyszom pilotów. W niepunktowanej konkurencji sprawności i przygotowania samolotów do lotu pierwsze miejsce i w nagrodę skafander otrzymał st. mechanik z Aeroklubu Ostrowskiego — Józef Marciniak (znak samolotu SP-AIB).

*

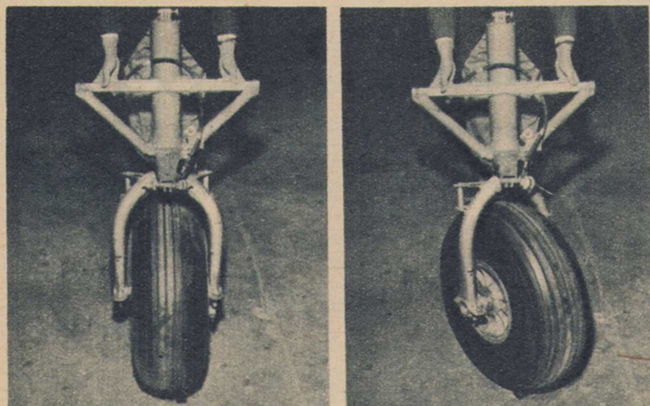
III Mistrzostwa Samolotowe Polski Juniorów były „małymi" mistrzostwami. Na czterdzieści kilka ośrodków startowało zaledwie 18 załóg. Zjawisko to może niepokoić (czyżby aerokluby nie miały juniorów z II kl. pilotażu?), dlatego należy baczniej obserwować szkolenie najmłodszych kadr. Lecz były one jednocześnie dowodem, że juniorzy nie zasypują gruszek w popiele i odważnie atakują pozycje starszych, nie ustępując im odwagą, zaciętością w walce i wyrobieniem sportowym. Drugim momentem godnym uwagi i naśladownictwa w przyszłych mistrzostwach była „oprawa" organizacyjno-gospodarcza. Bardzo cieszą te fakty, gdyż są one dowodami, że MSPJ należy poważnie traktować. Jakiekolwiek wyniki nie mogą być zaskoczeniem, a konsekwencją rzetelnej pracy i przygotowań.

JERZY STAROŃ



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

POSTĘP W BUDOWIE PODWOZIA



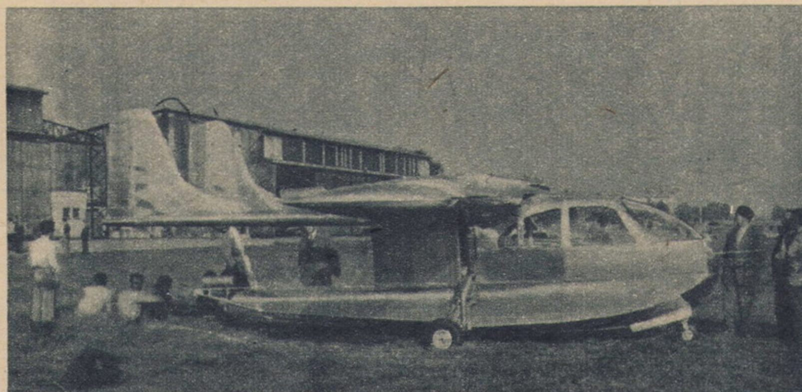
Zakłady Beechcraft (USA) opracowały nowy typ sterowanego koła przedniego, użycie którego automatycznie wyklucza wpływ wiatru bocznego w czasie lądowania na pasach startowych. Uważany powszechnie za najważniejszy postęp w budowie podwozi w ciągu ostatnich 15 lat, zespół ten, napędzany hydraulicznie, automatycznie ustawia się w prawidłowej pozycji, zależnie od bocznych sił (wiatru) wywieranych na płatowiec po dotknięciu powierzchni lotniska. Na zdjęciu z lewej równoległe położenie koła, z prawej koło odchylone.

ORYGINALNY SKOK ZESPOŁOWY

Niedawno demonstrowali zespołowe skoki z samolotu spadochroniarze francuscy i jugosłowiańscy. Ostatnio, jak donosi „Ogoniok", trzech radzieckich skoczków: E. Trofimow, M. Dmitrow i W. Rakow wyskoczyli z samolotu trzymając się wzajemnie. Na zdjęciu, jednym z bardziej udanych jakie do tej pory publikowano, widać skoczków tuż po opuszczeniu samolotu. Skoki odbyły się pod Moskwą.



NOWA WŁOSKA AMFIBIA FIAT — NARDI FN-333



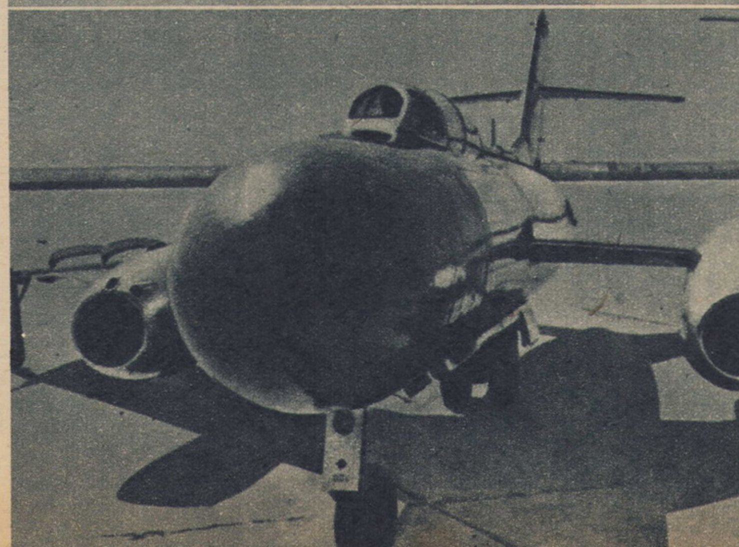
Niedawno oblatano nową włoską trzymiejscową amfibię, dalsze rozwinięcie konstrukcji z roku 1952. Posiada ona unowocześnione usterzenie i skrzydła. Silnik Continental 240 KM (poprzednia amfibia posiadała silnik o mocy 145 KM). Prędkość max. ponad 260 km/h. Konstrukcja całkowicie metalowa. Przeznaczenie: turystyka ziemno-wodna.

Z wizytą u Aleksandra Jakowlewa

Znany radziecki korespondent tygodnika „Ogoniok" — E. Rjabczikow odwiedził niedawno konstruktora A. Jakowlewa i przeprowadził z nim ciekawy wywiad. Z wywiadu tego (opublikowanego w „Ogonioku") dowiadujemy się, że około 30 tysięcy „Jaków" zostało zbudowanych w czasie minionej wojny, a ponad 50 tysięcy samolotów różnych typów opracowanych przez biuro Jakowlewa opuściło zakłady lotnicze w ciągu 30 lat pracy tego konstruktora.

Pierwszy samolot (sportowy dwupłat) skonstruował Jakowlew w 1927 roku (patrz zdjęcie). Jedną z ostatnich prac Jakowlewa jest dwusilnikowy myśliwiec odrzutowy (demonstrowany podczas zeszłorocznego Święta Lotnictwa w Tuszyno). Patrz — zdjęcie obok.





W SKRÓCIE

W końcowym stadium budowy znajduje się nowy włoski wysokowyczynowy szybowiec dwumiejscowy — CVV8. Konstruktorem szybowca jest inż. Ermenegildo Preti. Budowa kontynuowana jest na Politechnice w Mediolanie.

*

Pięć milionów funtów szterlingów, jak obliczyli Anglicy w „The Aeroplane", wyasygnowało dowództwo lotnictwa amerykańskiego w celu dalszego intensywnego kontynuowania doświadczeń z naddźwiękowym pociskiem X-7. Badania przeprowadzane są w zakładach Lockheed.

*

Jedenaście baz lotniczych zainstalowanych będzie na terytorium Turcji do dyspozycji sił zbrojnych Paktu Atlantyckiego. Dwie bazy zostały już wybudowane: jedna w rejonie Stambułu, druga — w południowej Anatolii.

*

Towarzystwo lotnicze MALEV (Węgry) przeprowadziło rozmowy na temat współpracy z izraelskim towarzystwem komunikacji lotniczej EL-AL. W wyniku rozmów rozpoczęli już pracę przedstawiciele — MALEV-u w Izraelu i EL-AL-u na Węgrzech.

*

W ZSRR bawiła delegacja brytyjskich fachowców lotnictwa cywilnego. W czasie wizyty w siedzibie związku pracowników lotnictwa cywilnego w Moskwie rozważano możliwości nawiązania w najbliższej przyszłości komunikacji lotniczej między Wielką Brytanią i Związkiem Radzieckim.

*

W Austrii powstanie pierwsze towarzystwo komunikacji lotniczej pod nazwą Austriackie Linie Lotnicze. 70 procent kapitału nowego towarzystwa będzie w rękach austriackich, 15 procent w posiadaniu Skandynawskich Linii Lotniczych (SAS) i jednego z towarzystw norweskich.

*

Skandynawskie Linie Lotnicze (SAS) zamówiły jako pierwsze z towarzystw nie francuskich 6 odrzutowych samolotów komunikacyjnych najnowszego typu „Caravelle", produkcji francuskich zakładów Sud-Aviation. Maszyny te SAS przeznacza do służby na liniach europejskich i na Bliski Wschód. Przewidywany jest zakup dalszych 19 samolotów tego typu.

*

Największe po wojnie zamówienie — na dostawę 20 samolotów komunikacyjnych „Vanguard" (na sumę 67 milionów dolarów) otrzymały angielskie zakłady Vickers - Armstrong ze strony Trans Canada Airlines — lotniczych linii kanadyjskich. Samoloty te użyte będą do przewozu pasażerów na trasach wewnątrzkanadyjskich (z wybrzeża wschodniego na zachodnie i odwrotnie) oraz na trasie na Bermudy. Samoloty „Vanguard" (napęd turbośmigłowy) zastąpią częściowo sprzęt z silnikami tłokowymi na liniach Kanady.

*

Całą kulę ziemską opasały już linie lotnicze należące do Wielkiej Brytanii i krajów należących do tzw. Wspólnoty Brytyjskiej. W dniu 2 kwietnia br. bowiem brytyjskie towarzystwo komunikacji zaoceanicznej — BOAC zainaugurowało regularne loty na trasie Londyn — San Francisco (USA). Od San Francisco do Sydney (Australia) latają samoloty australijskiego towarzystwa Qantas Empire Airways, zaś między Sydney a Londynem (via Indie) kursują regularnie samoloty BOAC.

*

Postanowiona została budowa nowego amerykańskiego myśliwca naddźwiękowego, który ma rozwijać prędkość maksymalną rzędu 6 500 km/h. Samolot ten oznaczony XC-106C, zbudowany będzie w układzie „kaczki".

*

Następcą samolotu „Canberra" w lotnictwie wojskowym Wielkiej Brytanii ma być dwusilnikowy, odrzutowy bombowiec (i zarazem szturmowiec) NA-39, budowany w zakładach Blackburn. Przewidywana prędkość nowego samolotu — powyżej 1 600 km/h. NA-39 przeznaczony jest do działania z lotniskowców i swymi zaletami ma przewyższyć — zdaniem fachowców — wszystkie dotychczas znane bombowce w tej klasie.

*

Wersją wojskową znanego brytyjskiego samolotu pasażerskiego o napędzie turbośmigłowym Bristol „Britannia" (4 silniki) jest dalekodystansowy samolot rozpoznawczy oznaczony CL-28, który budują zakłady Canadair w Kanadzie.

Listy z Paryża (2)

Na tropach samolotów amatorskich

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Specjalny wysłannik „Skrzydlatej Polski"

Przed wyjazdem do Francji naczytałem się w „Skrzydlatej" romantycznych opowiadań o „pchłach nieba" i tych wszystkich „co strugają samoloty". Spodziewałem się więc zobaczyć wielką flotę konstrukcji amatorskich. Zdobyć doświadczenia, dokumentację czy literaturę techniczną. Zostać walczącym prorokiem tej idei. A teraz, po powrocie? Teraz? — porozmawiajmy spokojnie.

ZACZNIJMY od tego, że zrzeszenie Réseau du Sport de l'Air (RSA) skupia teraz już nie tylko konstruktorów amatorów. Obecnie jest ono wyraźnie nastawione na posiadaczy prywatnych samolotów, zarówno tych co to „własnymi rękami" jak i tych (może bardziej) co to „własnym portfelem". Dziś RSA zdecydowanie nakłania entuzjastów nie do konstruowania nowych samolotów lecz do ich budowy z wypróbowanych już planów: Jodel, „Emeraude", „Turbulent" i Brochet. Chroni to w dużym stopniu członków RSA przed niepowodzeniami w budowie oraz kłopotami z uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie maszyny do lotu czy też w zdobyciu licencji pilota.

Z drugiej strony, właśnie ci najzdolniejsi konstruktorzy wzorcowych samolotów zdążyli już stać się posiadaczami lub udziałowcami (licencje) warsztatów i fabryczek produkujących podzespoły czy gotowe maszyny zalecanych typów. Ponieważ owi konstruktorzy biorą nadal czynny udział w życiu organizacyjnym RSA, działalność tego zrzeszenia jest wspierana przez drobnych przemysłowców lotniczych, a ilość chętnych nabywców ich gotowych produktów stale wzrasta i to znacznie szybciej niż tych co to „własnymi rękami" — uważny czytelnik może sam spróbować odkryć wśród kilku powyższych zdań pewne związki przyczynowe.

A teraz parę słów o sprzęcie.

Najpopularniejszym małym samolotem jest budowany zarówno z gotowych planów jak i fabrycznie — Jodel (czytaj — „żodel") konstrukcji Joly'ego i Delemontez'a. W tej chwili około 500 tych samolotów jest rozproszonych po świecie. We Francji — jest to jedyna maszyna tej klasy dająca się masowo zauważyć na lotniskach (wyłącznie wersje dwumiejscowe). Prawdziwie amatorskim samolotem jest tylko jednomiejscowy D-31 „Turbulent" Rogera Druine. Nikt go na razie nie produkuje seryjnie, mimo zapowiedzi zakładów Wassmer. Pełna dokumentacja oficjalnie zatwierdzonego D-31 kosztuje 10 000 franków i zawiera 23 rysunki warsztatowe w formacie 600 x 850 mm. Są poza tym niezbyt jeszcze popularne dwumiejscowe „Druiny": D-50 „Turbi" i D-60 „Condor".

Dwumiejscowy CP-30 „Emeraude" Claude Piel'a lata w tej chwili w 15 egzemplarzach, 80 amatorów ma go w trakcie budowy, a serie licencyjne ponad 120 maszyn przygotowują już różne zakłady. Wiele obiecujący „Emeraude" to na razie bardzo rzadki gość na francuskim niebie, podobnie jak i budowany najczęściej fabrycznie 2-miejscowy górnopłat Brochet'a MB-72.

Nie trudno dziś spotkać na lotniskach Jodel'e zbudowane przez amatorów. Ale nie one już decydują o „zjodelizowaniu" Francji. Ponad 70% latających maszyn tego typu jest budowanych przez zakłady i zakładziki: SAN, CAB, Wassmer, Passot, Dormois, Denize, Valladeau. Nawet wśród ostatniego zlotu 96 Jodel'i odbytego 19 maja br. w Chalon-Champforgueil pod egidą RSA i SFASA (odpowiednik ligi lotniczej) z udziałem Francji i NRF, niewiele było maszyn „czysto" amatorskich, jeśli nie liczyć kilku jednomiejscowych „Bébé". Nie ulega wątpliwości, że „małe lotnictwo" we Francji (proszę nie mylić z modelarstwem) wyszło już z powijaków amatorstwa i weszło na stałe w orbitę przemysłu lotniczego, wprawdzie drobnego, ale zawsze przemysłu. Warto dodać, że przemysł ten wykazuje wyraźne tendencje rozwojowe. Dotyczy to produkcji wszelkich wersji 2—4-miejscowych Jodel'i oraz najgroźniejszego jego konkurenta — „Emeraude". Co jest powodem takiego stanu rzeczy? Zacznijmy od cyfr.

Wiosną 1955 r. aerokluby francuskie rozporządzały 1 727 samolotami, z których 725 były prywatnymi. Obecnie aerokluby (a jest ich około 500) użytkują 1 886 maszyn, z czego 1 241 stanowi własność prywatną. Dynamiczne uprywatnianie lotnictwa sportowego (umożliwiające z kolei obniżenie nakładów państwowych na ten cel) jest wynikiem stosowania przez SFASA odpowiednich bodźców ekonomicznych. Polega to na premiowaniu każdego nabywcy lub wykonawcy nowego samolotu krajowego posiadającego świadectwo zdolności do lotu. Premie te zależne od kategorii samolotu, mocy silnika oraz wyposażenia sięgają 5—15% jego wartości całkowitej i wynoszą obecnie w przybliżeniu dla maszyn z silnikiem do 65 KM (D-31 „Turbulent", Jodel D-112) — 200 000 fr, 90 KM (Jodel D-117, Jodel D-120) — 100 000 fr, 150/180 KM (samoloty 4-miejscowe) — 100 000 fr. Zasady premiowania są okresowo zmieniane i w ten sposób państwo reguluje rozwój tej czy innej kategorii maszyn oraz wyposażenia (np. za rozrusznik elektryczny dodatek premiowy wynosi — 70 000 fr, za uchwyty kotwiczne — 10 000 fr itd.).

W 1956 r. lotnictwu sportowemu i turystycznemu Francji przybyło 201 maszyn produkcji krajowej, z tego 129 fabrycznych (w tym 107 — Jodel'i!) i 72 zbudowanych przez amatorów w aeroklubach lub prywatnie. Przy aeroklubach zbudowano zespołowo samoloty: jednomiejscowe — Jodel D-92 (6 maszyn), „Pipistrelle" (1), Druine D-31 „Turbulent" (7), dwumiejscowe — Jodel D-112 (12 maszyn), Jodel D-117 (1), Jodel D-119 (4), CP-30 „Emeraude" (3), CP-301 (1), Brochet MB-72 (1), Roger Adam RA-14 (2), „Minicab" (2). Amatorzy indywidualni zbudowali samoloty — jednomiejscowe: Jodel D-92 (7 maszyn), D-31 „Turbulent" (4), dwumiejscowe: Jodel D-112 (13 maszyn), Jodel D-119 (1), CP-30 „Emeraude" (2), CP-301 (1), Roger Adam RA-14 (1), Druine D-50 „Turbi" (1), „Minicab" (2).

Opinia jaką cieszy się ruch amatorski wśród fachowców to coś pośredniego między lotniczym odpowiednikiem naszych „świadków Jehowy", a kosztowną zabawą w duże modelarstwo. Czy słusznie?

Dzisiejszy Francuz jest skrajnym racjonalistą. Jeśli się decyduje na prywatny samolot, to musi to być maszyna o określonej i pełnej wartości użytkowej: taksówka powietrzna lub samolot turystyczny. Taksówki (4 lub więcej — miejscowe) są domeną fabryk.

Turystyka lotnicza ma we Francji duże możliwości: łatwo dostępne licencje pilota, wielka sieć otwartych lotnisk i lądowisk, brak na ogół stref zakazanych. Decydujące więc są tutaj — odpowiedni sprzęt i koszty. Nic dziwnego, że udany 2-miejscowy samolot amatorski Jodel zrobił po licznych modyfikacjach karierę przemysłową. Podobnie i jego nowy rywal „Emeraude". Natomiast równie udany amatorski 2-miejscowy „Turbi" nie stał się samolotem turystycznym produkowanym fabrycznie. Powód? Miejsca załogi usytuowane w tandem, czego dziś nie ścierpi żaden szanujący się turysta. Turysta wymaga: zasięgu rzędu — 1 000 km, prędkości przelotowej — 180 km/h lub więcej, prędkości minimalnej — 50 km/h i komfortu zbliżonego do samochodowego, poza tym — zalet ekonomicznych i pilotażowych oraz pełnego wyposażenia nawigacyjnego (również do lotów w nocy). Takie wymagania spełnia tylko sprzęt fabryczny.

Samoloty budowane przez amatorów (nawet tych klubowych) są z reguły z silnikami o minimalnej mocy i bardzo prymitywnie wyposażone. Bez radia, radiokompasu, oświetlenia, ze spartańskim wykończeniem wnętrza itd. Jednym słowem są to samoloty do niedzielnego wożenia się przy pięknej pogodzie w obrębie macierzystego lotniska, co od razu określa ich przydatność użytkową.

Jeśli dodamy, że ponad 35% to samoloty jednomiejscowe, problem kosztownej zabawy w lotnictwo amatorskie wystąpi jeszcze ostrzej. Tym bardziej, że taka bliska turystyka nie wytrzymuje konkurencji nawet z turystyką samochodową zarówno od strony kosztów (godzina lotu: 3 000 — 4 000 fr.) jak i wygody czy względów towarzyskich. A przecież nie do pomyślenia jest we Francji fakt, by ktoś prywatnie brał się do budowy samolotu nie mając jeszcze samochodu lub chociaż skutera.

Dlaczego więc najnowsze zasady premiowania stwarzają najlepsze warunki właśnie dla tej kategorii samolotów? Zajrzyjmy raz jeszcze do cyfr. Spośród 72 samolotów amatorskich zbudowanych w 1956 r. tylko 4 powstały w Paryżu, reszta na dalekiej nieraz prowincji. W tym samym czasie paryżanie zakupili 14 samolotów produkcji fabrycznej, podobnie i inne wielkie ośrodki, natomiast prowincja — prawie nic. Nie trudno zauważyć, że bieżąca polityka premiowa SFASA inteligentnie wykorzystując „nałóg" amatorstwa wyraźnie dąży do wydobycia prywatnych czy społecznych zasobów finansowych przede wszystkim w terenie, w celu zaopatrzenia lokalnych aeroklubów choćby w prymitywny sprzęt. Wprawdzie samoloty produkcji fabrycznej (biorąc obiektywnie realną wartość użytkową) są może i tańsze, to jednak na razie trudno na zapadłej prowincji o ich chętnego nabywcę. Za to zespół modelarzy czy ludzi z żyłką majsterkowania i małą gotówką znajdzie się prawie wszędzie.

Nie wszyscy oczywiście amatorzy francuscy budują lub chcą budować zalecane Jodel'e czy „Emeraude'y". Są także wierni entuzjaści „pcheł" Henri Mignet'a, są i indywidualiści. „Pchły nieba" żyją we Francji jakimś życiem pozagrobowym. Oficjalnie wszyscy je lekceważą. Od czasu do czasu kilka z nich otrzymuje świadectwa zdolności do lotu, zwłaszcza na południu kraju, a wtedy sensacyjna wieść o tym obiega prasę lotniczą. Sam Mignet też nie próżnuje. Ostatnio zbudował jednomiejscowego HM-320 oraz dwumiejscowego HM-350, na których lata i twierdzi, że godzina lotu kosztuje zaledwie 800 (HM-320) i 3 000 fr (HM-350).

Idea tego entuzjasty zaczyna powoli docierać i na północ. 25 maja br. odbyło się w Paryżu pierwsze zebranie organizacyjne grupy jego wyznawców, których jest tam na razie dziewięciu. Najpopularniejszą „pchłą" jest HM-293 budowana z silnikami o mocy 17 do 65 KM.

Mało jednak prawdopodobne, by „pchły" odegrały jakąś większą rolę, chociaż na łamach niektórych pism lotniczych toczy się próba rewizji krytycznych wyników badań urzędowych samolotu z lat przedwojennych. Również i wydawany co 3 miesiące biuletyn członkowski RSA — „Le Cahiers RSA" (obecnie ukazał się zeszyt 25) porusza problemy techniczne „pcheł". Sądząc jednak z poziomu tych publikacji dramatem Mignet'a jest, że ma on wyznawców oddanych sercem a nie głową.



Jednomiejscowy Roitelet „Daboo".

Poza tym ani współczesnej literatury technicznej dotyczącej konstrukcji amatorskich ani informacji o jej istnieniu — nie mogłem nigdzie uzyskać. Ciekawe natomiast, że aerokluby domagają się opracowania szybowca amatorskiego — odpowiednika Jodel'a.

Pozostało jeszcze wspomnieć o konstruktorach-indywidualistach. To jest czarna karta ruchu amatorskiego. Niemal na każdym lotnisku aeroklubowym stoi taki potworek niedopuszczony do lotu, a to nawet i kilka. Groźne memento dla naszych entuzjastów radosnej twórczości, bezpowrotna strata pieniędzy, czasu i nadziei. Francuskie władze lotnicze bardzo surowo i wnikliwie egzaminują konstrukcje amatorskie. Jednak i to nie zapewnia pełnego bezpieczeństwa.

Wystarczy zajrzeć do analizy wypadków samolotów Jodel z ostatnich 18 miesięcy, aby stwierdzić, że powstały one niemal bez wyjątku z winy pilotów. Przodują przy tym ci co „własnymi rękami", ci co „własnym portfelem" — latają znacznie ostrożniej. Na samolotach Jodel, Druine czy Piel nie są dozwolone żadne akrobacje, nawet bardziej energiczny pilotaż. O tym wszyscy wiedzą. Francuscy piloci sportowi są bezsprzecznie zdyscyplinowani i błyskotliwi. A mimo to zdarza się, że właśnie konstruktor-amator wykręci sobie pętlę na „Turbulent". Skutek? Taki na przykład jak na początku maja br. w Avranches, gdy „odmaszerowały" skrzydła.

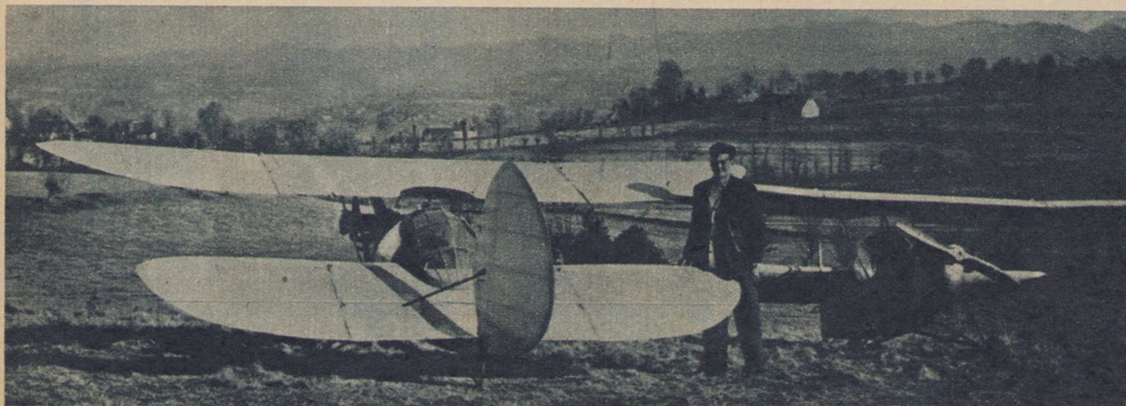
Doświadczenia francuskie wykazują, że ruch amatorski to nie tylko sprawy prawne i techniczne, to również zagadnienia psychologiczne — bezkrytyczne zaufanie do dzieła własnych rąk i stąd problem „brzytwy w ręku małpy".

*

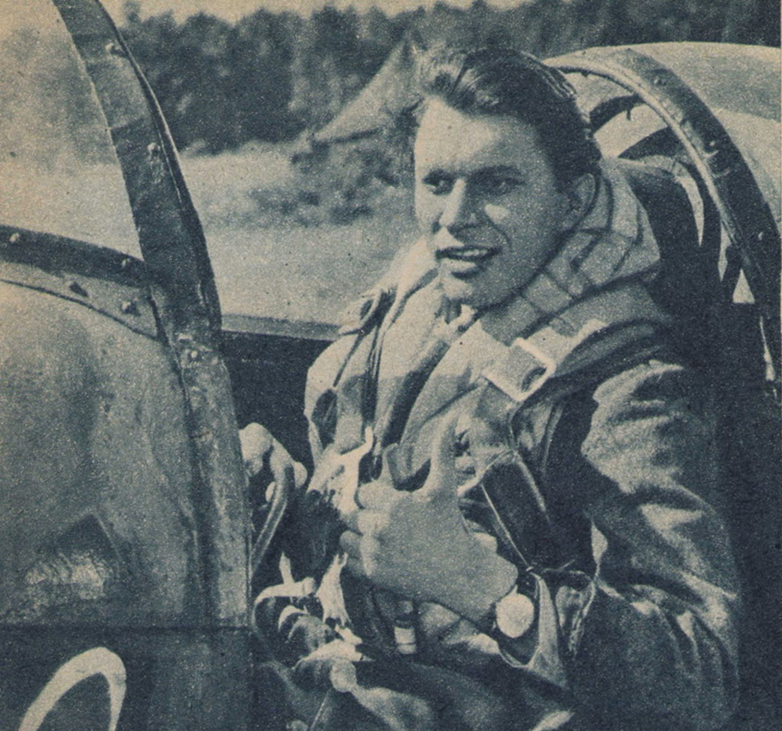
Jakie praktyczne wnioski dla nas możemy wysnuć z wieloletnich doświadczeń francuskiego ruchu amatorskiego, który i dziś jest najaktywniejszy na świecie (co wcale nie świadczy o jakiejś wielkiej roli odgrywanej w całości życia lotniczego kraju)?

O tym — w następnym artykule, poświęconym samolotom turystycznym, ponieważ problemy te są ściśle ze sobą związane.

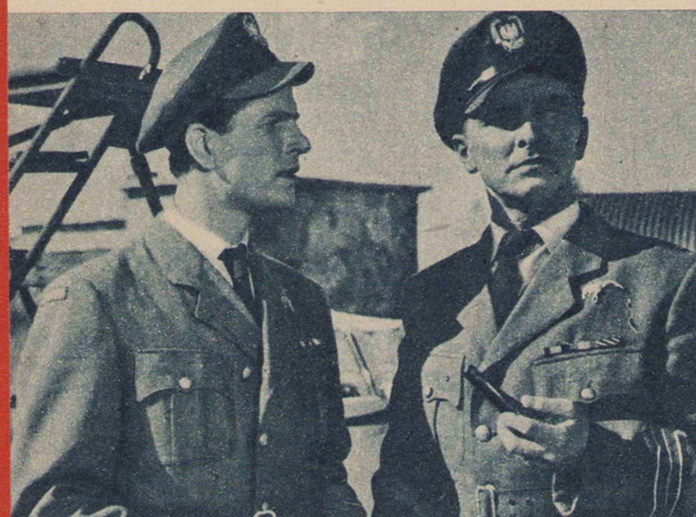
Szczęśliwy (sądząc z wyglądu) posiadacz dwóch „pcheł" HM-290.



HISTORIA JEDNEGO MYŚLIWCA



Bogusz Bilewski w roli tytułowej Stefana Zaręby — myśliwca, którego historię zobaczymy na ekranie.



Na lotnisku dyonu: Jan Machulski w roli Staszka Kwapienia oraz Igor Śmiałowski jako dowódca, major.



Stefan Zaręba przed wylotem (powyżej).

Zasmucone otrzymaną wiadomością WAAF-ki — dziewczęta z pomocniczej służby lotniczej. Trzecia z lewej Margaret.





Widok ogólny na plener. Scena ze startu Stefana Zaręby. Na pierwszym plani

— Wierzyłam, że wrócisz — mówi Margaret do Stefana Zaręby (zdjęcie pierwsze z prawej).

Po walce powietrznej. Jeden z myśliwców opowiada kolegom, w jakiej był sytuacji na wysokości kilku tysięcy stóp (drugie po prawej).

W przerwach między poszczególnymi ujęciami trzeba podzielić się swoimi spostrzeżeniami. Czynią to (od lewej): reżyser Hubert Drapella, Stanisław Skalski — współautor scenariusza i konsultant filmu, kierownik produkcji Wiesław Tymowski i major-pilot Plezia (poniżej).

Wszystkie zdjęcia: **F. KĄDZIOŁKA**





— Wszystko gotowe!

— Zaczynamy! — woła reżyser Hubert Drapella. — Sygnał!

Czerwona rakieta wystrzela ku górze, zakreślając szeroki łuk na niebie. W dali, po przeciwnej stronie lotniska, mechanicy zapuszczają silniki samolotów. Tuż obok na asfaltowej bieżni mały, kremowy samochód sportowy przyczaił się do natychmiastowej jazdy. Za kierownicą — Stefan Zaręba — myśliwiec, którego historię zobaczymy na ekranie. Z tyłu samochodu, na prowizorycznej przystawce, zawieszony niemal w powietrzu, zajął miejsce operator Franciszek Kądziołka. Na moment przed kamerą pojawia się numer kolejnego ujęcia i Zaręba rusza z miejsca. Pilot skulony za kierownicą pędzi na start wśród huku wybuchających bomb. To samoloty niemieckie „bombardują" lotnisko. Co chwilę olbrzymie fontanny ziemi wylatują w powietrze. Snujący się dookoła dym ogranicza widzialność. Samochód Zaręby mija pilotów biegnących do swoich maszyn, potem zakręca obok dopalającego się na ziemi samolotu angielskiego, wreszcie niemal ociera się o startujące myśliwce polskiego dywizjonu. Jeszcze kilkadziesiąt metrów szaleńczej jazdy, po której Zaręba wyskakuje z samochodu i biegnie co sił w stronę swojej maszyny. Już tylko sekundy dzielą go od momentu, kiedy znajdzie się w powietrznym żywiole...

Znów rakieta — koniec zdjęć.

— Uwaga! Proszę się przygotować, zaraz wszystko powtarzamy — słychać głos reżysera.

Mamy upalną niedzielę, czternastego lipca. Jestem na lotnisku angielskim... w Polsce. Już od pierwszego spojrzenia miłe zaskoczenie. Wzrok co chwilę napotyka przechodzących lub dyskutujących grupkami pilotów w stalowych mundurach z naszywkami „Poland". Tu i tam stoją samoloty brytyjskie, słychać urywki zdań polskich i angielskich. Zabudowania pomalowane są w pasy o kolorze ochronnym. Wtem prędko przejeżdża benzynowóz, na którym widnieje duży napis „No smoking" (nie palić). Jednym zdaniem — od momentu przybycia odczuwa się tu atmosferę lotniska RAF-u z okresu II wojny światowej.

Tutaj właśnie realizuje się nowy polski film fabularny pt. „Historia jednego myśliwca", według scenariusza Huberta Drapelli, Stanisława Skalskiego i Jacka Weyrocha. W filmie występują: Krystyna Iwaszkiewicz w roli Margaret, Bogusz Bilewski jako Stefan Zaręba, Danuta Nagórna w roli Kasi, Jan Machulski gra Staszka Kwapienia, a Igor Śmiałowski — majora, dowódcę. Ponadto zobaczymy Tadeusza Białoszczyńskiego, Renatę Kossobudzką, Artura Modnickiego, Kazimierza Fabisiaka i innych. Film reżyseruje Hubert Drapella, operatorzy — Karol Hodura i Franciszek Kądziołka.

Zanim porozmawiamy z reżyserem, oczywiście na łamach pisma, kiedy realizacja filmu zostanie już zakończona, poprosimy teraz kierownika produkcji Wiesława Tymowskiego o kilka informacji.

— Przede wszystkim ciekawi nas, jak przebiega realizacja „Myśliwca"?

— Zdjęcia zaczęliśmy siódmego czerwca. Do połowy lipca nakręciliśmy jedną trzecią filmu. W pierwszym rzucie realizujemy wszystkie sceny rozgrywające się w Wielkiej Brytanii. Między innymi jest to część scen plenerowych na lotnisku angielskim, a następnie takie, jak w „operation room" i messie.

— Jeżeli sobie dobrze przypominam, to scenariusz filmu przewiduje również sceny morskie?

— Owszem. Z początkiem sierpnia przystępujemy do kręcenia sekwencji morskich. Będą to właśnie te fragmenty, w których Zaręba po zestrzeleniu nad morzem dopływa do boi ratunkowej. Warto tutaj dodać, że scen tych dokonamy w takim miejscu, gdzie brzeg Bałtyku do złudzenia przypomina brzeg angielski.

— Sądzę, że zespół realizatorski miał sporo trudności, już choćby ze względu na specyfikę, jak i samą akcję filmu przebiegającą w Wielkiej Brytanii i Francji.

— Zdawało się, że trudności będą nie do pokonania. Jednak, gdy społeczeństwo dowiedziało się o przygotowaniach do „Historii jednego myśliwca", wiele osób pośpieszyło z bezinteresowną pomocą. I tak na przykład jeden z pilotów przysłał nam kompletny mundur lotniczy noszony przez Polaków w Anglii.

— A samoloty?

— Trudności ze sprzętem były również niemałe, ale i one zostały pokonane. Widział pan zresztą na lotnisku samoloty angielskie ze znakami polskich dywizjonów.

— Tak, oglądałem je, tak samo jak i atelier w hangarze...

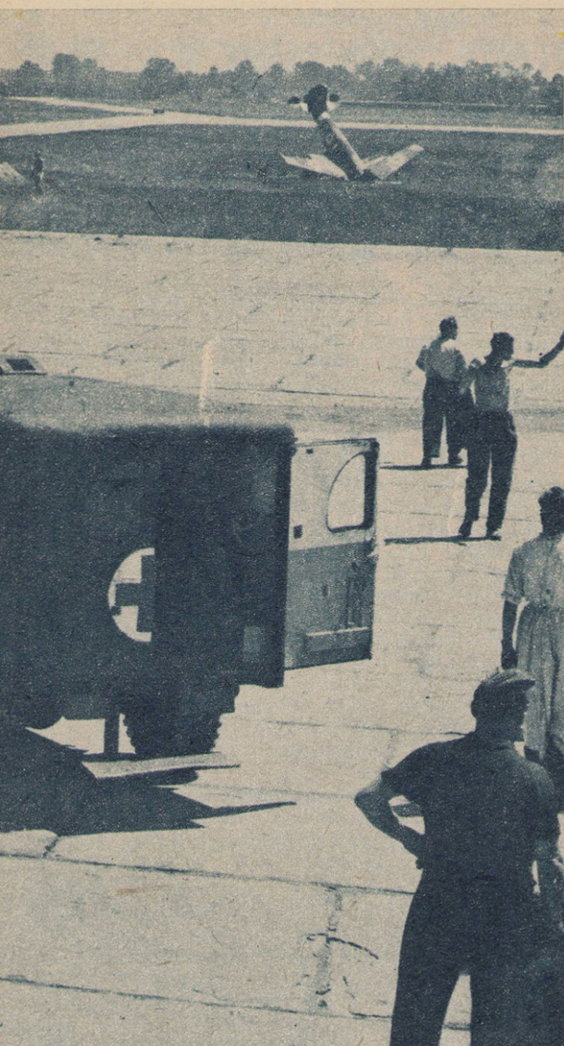
— Właśnie i o tym jeszcze chciałbym powiedzieć kilka słów. Otóż ze względów organizacyjno - technicznych nie kręcimy w atelier filmowym, lecz nasze atelier po prostu zbudowaliśmy w hangarze. Jest to dla nas poważne ułatwienie, bowiem cały czas przebywamy i robimy zdjęcia na lotnisku. Oczywiście nie byłoby to wszystko możliwe, gdyby nie pomoc Dowództwa Wojsk Lotniczych, a szczególnie tu na miejscu ze strony majora Jerzego Kalbarczyka.

— Jeszcze jedno pytanie: czy dialogi będą jedynie w języku polskim?

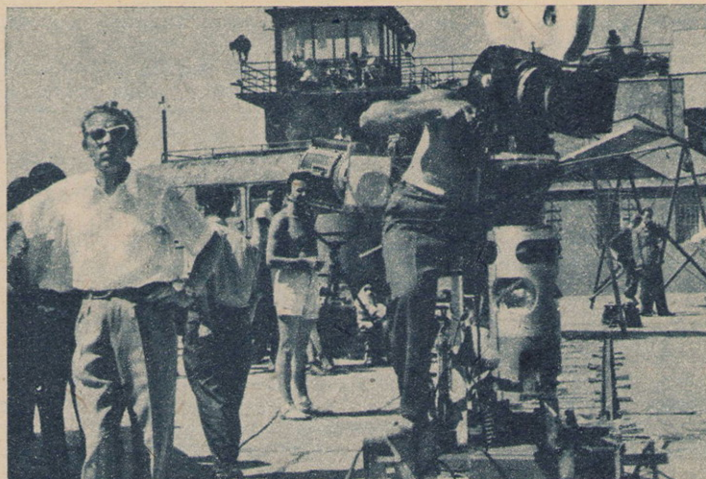
— Nie. Sprawa ta była długo rozważana. W końcu jednak zdecydowano, że dialogi zostaną nakręcone w czterech jezykach, a to w tym celu, aby dokładniej oddać atmosferę i nastrój filmu. Usłyszymy je więc w języku polskim, angielskim, francuskim i niemieckim.

Tyle kierownik produkcji. Od siebie dodam jeszcze, że sceny, które miałem możność do tej pory obejrzeć, podobały się, zresztą popatrzcie sami na zamieszczone obok fotografie.

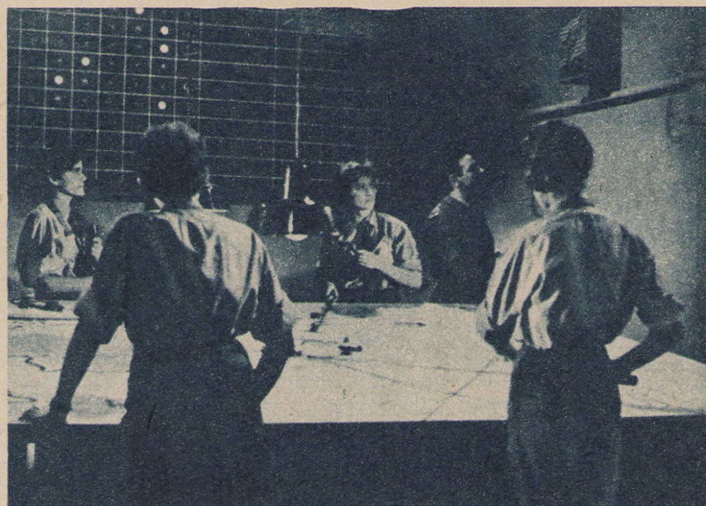
TADEUSZ MALINOWSKI



e ekipa realizatorska filmu.



Zdjęcie od strony kulis. Po lewej — kierownik produkcji Wiesław Tymowski, przy kamerze operator F. Kądziołka.



W filmie pokazana zostanie również praca w „operation room".



„LANCASTERY" W OGNIU

Napisał WIESŁAW BRODZIŃSKI **(2)** Ilustrował JANUSZ GRABIAŃSKI

„Lancaster" zmienia teraz pozycję — ryje nosem po runway'u. Strzałka prędkościomierza porusza się szybciej... Ale, do licha, to chyba jest za późno... za późno...

— Emergency... — krzyczy pilot w mikrofon. Władek łapie kurczowo manetki boosta. Pcha je gwałtownie do przodu. Zrywa plomby bezpieczeństwa. Strzałki na obrotomierzach idą momentalnie naprzód. Zatrzymują się na cyfrze trzy tysiące pięćset. „Lancaster" łapie jakby drugi oddech. Szarpie zrywem naprzód, wyje silnikami jak sto diabłów. Czerwone światła graniczne są już tuż... tuż... Dalej śmierć...

Pilot dusi jeszcze.

— Zaraz wylecimy w powietrze!

Zaciskam szczęki. W ułamku sekundy leje się ze mnie pot. Abramski ściąga ster. Maszyna idzie parę metrów w górę i przepada na czerwone światła. Odbija się kołami podwozia.

— Kraksa!!! — dzwoni mi nieprzytomnie w uszach.

— Nie wyrwał!!!

W ostatniej jednak chwili — wyrwał. Samolot chwieje się, ale nie przepada. Jest w powietrzu. Czerwone światła uciekają do tyłu. Szorujemy brzuchem po krzakach.

— Podwozie do góry... — Władek przerzuca dźwignię podwozia.

Prędkość wzrasta: 110... 120... 130 mil.

— Klapy dziesięć... — „Lancaster" lekko przepada. Wybrany sterem wraca do poprzedniego położenia. Idziemy w górę.

— Klapy do końca... Obroty 2 200...

Abramski wyciera pot z czoła. Nie widzę go w tej chwili, ale domyślam się, że jest blady jak ściana. Taki start, o ile się uda, kosztuje pięć lat życia. Słychać trzaski w słuchawkach. Abramski włączył VHF.

— Halo kontrola — mówi Sugar. — Słyszycie mnie — mówi Sugar... Niech was wszystkich cholera weźmie. Zmieńcie runway na siedemnaście... pozabijacie ludzi...

W słuchawkach cisza. Nikt się nie zgłasza.

— Sugar... mówi Sugar... odbiór, do cholery...

— Okey, Sugar, okey, słyszę was. Zmieniamy runway na siedemnaście... Good luck...

W maszynie odprężenie.

— Musieli zmienić runway — odzywa się z ogona Kazik. — Pogasiliśmy im ogonem czerwone świeczki na zero dziewięć... Ale byśmy się rozłożyli...

Robimy kręgi nad lotniskiem. Patrzę na zegarek: 19.37. Zgłaszam się do mikrofonu.

— Pilot! Za trzy minuty bierzemy kurs. Pierwszy kurs sto osiemdziesiąt dwa, szybkość sto siedemdziesiąt pięć...

— Kurs sto osiemdziesiąt dwa... biorę kurs sto osiemdziesiąt dwa...

— Jeszcze nie teraz — protestuję — za trzy minuty...

— Polecę wolniej, mam przegrzane silniki...

— Dobrze. Leć wolniej, zgadzam się.

Wpisuję do książki pokładowej godzinę przyjęcia kursu. Lecimy na wysokości 800 stóp w kierunku na Oxford, gdzie jest punkt zborny wyprawy. Tam nastąpi spotkanie z resztą samolotów, które wystartowały z kilkudziesięciu lotnisk położonych w różnych częściach Anglii. Stamtąd w grupie polecimy dalej na cel. Wyglądam na zewnątrz. Nic nie widać. Mgła. Sprawdzam tlen. Nad kanałem zaczniemy zwiększać wysokość. Niski przelot nad Wielką Brytanią wykonujemy dlatego, aby niemiecka radiolokacja jak najpóźniej dowiedziała się o idącej wyprawie. Mijamy Oxford. Fixuję pozycję na „GEE". Jesteśmy pięć mil w lewo od trasy. Dużo. Kalkuluję nowy aktualny wiatr. Nie zgadza się z podanym na odprawie „Meteo". Tak bywa przeważnie. Daję poprawkę kursu. Po dziesięciu minutach lotu na ekran H2S wchodzi Londyn — wielka zielona plama rozświetlana co parę sekund. Niedługo też na ekranie zarysuje się linia brzegu, który przekroczymy w punkcie wylotowym Beach Head. Mgła rozprasza się, widoczność lepsza. Zbliżamy się do Kanału.

— Włączyć się do tlenu... Zaczynam wchodzić na wysokość...

W dole szarzeje brzeg. Oddala się, kontury roztapiają się i giną. Podaję nowy kurs. Za kwadrans brzeg francuski. Strzelcy przestrzeliwują krótkimi seriami karabiny. Na ekranie H2S błyska druga strona Kanału. Brzeg zarysowuje wyraźna jasnozielona linia. Pomyłka wykluczona. Nawiguję jak ołówkiem po mapie. Wchodzimy nad kontynent w dokładnie wyznaczonym punkcie między Calais i Boulogne. Pod nami uśpiona Francja — wojna odeszła dalej na wschód.

Urwały się rozmowy. W uszach ściśniętych słuchawkami cisza. Czasem tylko padnie krótkie słowo, uwaga, meldunek. Pod nami czerń nocy, w górze migocące gwiazdy i nikły zimny sierp księżyca. Mijamy jakiegoś „Lancastera". Zaświecił bladymi smugami z rur wydechowych i znikł tak nagle, jak się pojawił. Jesteśmy w powietrzu prawie dwie godziny — połowa drogi do Potsdamu, łatwiejsza połowa, jest za nami.

Kazik narzeka na ogrzewanie elektryczne, które nie działa. Zmarzł. Mówi, że przy mikrofonie wisi mu półmetrowej długości broda z lodu. Idziemy na wysokości 19 000 stóp. Kilka tysięcy stóp niżej bielą się białymi plamami wierzchołki cumulusów. Lecimy nad chmurami. Zygmunt przechodzi do gondoli bombardierskiej. Silniki szumią jednostajnie. Zielenią się migotliwym odblaskiem ekrany radaru. Niedługo przekroczymy linię frontu. Ostatnie spokojne chwile. Wkrótce wstrząsną ziemią działa przeciwlotnicze, przetną noc białe smugi reflektorów.

— Widzę linię frontu — melduje Zygmunt.

Patrzę przez plexi swojej kabiny. W dole między lukami w chmurach wije się nieregularny wąż błysków. Tu i tam jasne wybuchy w krótkich odstępach czasu rozświetlają noc. Fixuję pozycję. Podaję poprawkę kursu na Magdeburg, skąd polecimy prosto na Potsdam. Gdzieś pod nami pulsują ekrany niemieckiego radaru. Lufy zenitówek węszą niebo. Ryczą syreny alarmowe... Noc przeszywają pojedyncze smugi reflektorów.

— Artyleria przed nami... — melduje Zygmunt.

W promieniu kilku mil zaczynają pojawiać się i ginąć początkowo oderwane, potem coraz liczniejsze czerwone świetlne punkty. Dolatujemy do Magdeburga. Ogień artyleryjski rośnie i zaczyna się przybliżać. Reflektory chwieją się przed nami już nie pojedynczo, ale całymi snopami. Ogień skupia się, zacieśnia dookoła samolotu.

— Pilot! Uwaga! Macają nas po ogonie. Unik... — drze się Kazik.

Samolot podrzucają blisko eksplodujące pociski ciężkiej artylerii. Abramski robi parę uników, schodzi przy tej okazji z kursu.

— Pilot! Trzymaj kurs, gdzie ty lecisz? Jest mi to bardzo nie na rękę. Do celu już blisko.

— Trzymam! Lepiej nie mogę! Wyjrzyj ze swojej budy i zobacz, co się dzieje... Młyn...

Ziemia iskrzy się. W powietrzu czerwono od wybuchających pocisków. Przechodzimy przez zaporę ogniową. W samolocie czuć dym. Gryzie w gardło. Jeszcze parę uników. W powietrzu robi się więcej miejsca. Wchodzimy w spokojniejszą strefę.

— Podaj kurs! Nawigator kurs...

Do celu jeszcze niecały kwadrans. Jestem zdenerwowany. Ostatnie minuty są najgorsze. Nie wiem dokładnie, gdzie jesteśmy.

— Zaraz! — wołam do mikrofonu.

Pracuję teraz z ogromnym napięciem. Sprawdzam pozycję. „GEE" działa słabo. Niemcy zagłuszają odbiór. Biorę jednego fixa, sprawdzam go drugim, różnica wychodzi mała. Przyjmuję pozycję z pierwszego odczytu. Wychodzi na to, że jesteśmy dwie mile na prawo od trasy i cokolwiek spóźnieni. Podaję poprawkę kursu.

— Pilot, nowy kurs zero osiemdziesiąt cztery.

Abramski kładzie maszynę w zakręt.

— Przyjąłem zero osiemdziesiąt cztery...

— Dobrze, ale szybciej, wleczemy się na końcu naszej grupy...

— Władek, dodaj boosta!

Silniki zaczynają grać o ton wyżej. Pod nami czysto. Bezchmurnie. Prognoza „Meteo" dla celu była tym razem dobra. Patrzę na zegarek. Za pięć minut „pathfinderzy" otworzą atak markerami. Lecą kilkaset metrów przed nami. Pięć załóg, specjalnie wyposażonych w jakieś ultra nowoczesne przyrządy nawigacyjne, o których wiemy tyle, że są tajemnicą.

— Pilot, włącz VHF na frekwencję „pathfinderów". Zaraz powinni podać wiatr do bombardowania...

Zygmunt odbezpieczył bomby. Kręci gałkami celownika — nastawia współrzędne do bombardowania. Abramski naciska guzik „D" na VHF-ce. W słuchawkach trzaski, urywane słowa, brzęczenie sygnałów Morse'a. Przez zgiełk przebija się głos:

— Wind velocity three... three... six... forty five knots... For all crews... Stand by for wind breadcast... I repeat... Wind velocity...

Przed nami las reflektorów. Błyska artyleria. Biją wszystkie rodzaje dział. Sznury czerwonych paciorków z małokalibrówek, mieszają się z czerwono żarzącymi się pociskami artylerii średniego kalibru. Strzela najcięższa artyleria. Przecinają noc do stratosferycznych wysokości, potężne fioletowe reflektory. Wszystko co zostało jeszcze w Trzeciej Rzeszy broni Berlina. Nie ma gdzie robić uników. Idziemy prosto przed siebie. W dole długą niewyraźną linią majaczą brzegi jezior. Jest ich tutaj parę. Zbliżamy się do Potsdamu. Zygmunt leży nad celownikiem i wypatruje oczy.

— Za dwie minuty „pathfinderzy" otworzą atak — zgłaszam do mikrofonu. — Zygmunt, uważaj z lewej strony. Zdaje się, że cel będziesz miał trochę z lewej...

Wloką się sekundy, a minuty — w nieskończoność. Patrzę w dół i czekam aż przed nami posypią się z powietrza czerwone i zielone markery. W tej chwili nie widzę nawet artylerii i reflektorów. Oślepłem na wszystko inne. Czekam na markery... Wskazówka sekundnika idzie dalej. Upłynęły już dwie minuty...

— Nawigator! Gdzie jesteśmy? — pyta Abramski.

Wtem wybuch. Gdzieś pod samym kadłubem. Eksplozja potrząsa nami, jak gigantyczny pies trzydziestopięciotonowym flakiem. Chcę odpowiedzieć pilotowi... Ale już nie potrzeba! Są! Sypią się markery. Najpierw czerwone. Potem zielone. Nie z lewej strony, jak przewidywałem. Lepiej. Prosto przed nami.

— Zygmunt! Widzisz? — krzyczę w mikrofon.

— Widzę!

— Pilot, popraw kurs pięć stopni w lewo...

— Pilot!! — przekrzykuje bombardiera Kazik z ogona. — Uwaga!! „Lancaster" nad nami. Otwiera drzwi bombowe. Uwaga!! Unik...

Abramski kładzie maszynę w prawo. Znów Zygmunt mówi podniesionym głosem. Prawie krzyczy.

— Uwaga!! Trzydzieści stopni w lewo... Pilot, popraw kurs, trzydzieści w lewo.

Pod nami setki dział... świateł... wybuchów. Atak otwarty. Widać już pożary. Noc jest sztucznie iluminowana. Czerwieni się, żółci, zieleni... Błyska — widok jak kto chce — bajkowy.

— Steady... steady... steady... — Reichstag pełznie po linii celowania.

— Bombdoors open...

— Bombdoors open — powtarza jak echo Abramski.

— Steady... steady... — Zygmunt przechodzi teraz na zdławiony, syczący szept.

Zbliża się decydujący moment. Na ten moment pracowali wszyscy: ci, którzy zostali w bazie i teraz niepokoją się o nas. My, którzy zamknięci w pudle maszyny wisimy w ogniu artylerii i reflektorach nad celem. Wywiad, który dostarczył danych do bombardowania... i wielu innych. Decydujący moment. Jeszcze sekundy... Z piersi Zygmunta wyrywa się westchnienie ulgi:

— Bombs gone...

Z kariersów odrywają się jedna po drugiej bomby. „Lancaster“ pozbywa się ciężaru. Drga i każdorazowo gdy wyrzuca śmiercionośny ładunek idzie w górę.

— Bombs gone — powtarza Abramski. — Uwaga!

Bombowiec robi unik... Błyski wybuchów... i teraz w krwawej poświacie pożarów widoczne są białe obłoczki eksplozji, które otaczają nas dookoła.

— Pilot! Steady... Trzymaj kurs — krzyczy Zygmunt. — Zaraz robimy zdjęcie. To będzie dobre zdjęcie. Mamy bomby w celu. Trzymaj, do diabła... jeszcze dwadzieścia sekund...

Abramski nie słucha, kładzie czterosilnikowego „Lancastera“ w wariackie uniki.

— Za dwadzieścia sekund poprawię. Teraz nie mogę. Nawigator, dawaj powrotny kurs...

— Kurs dwieście czterdzieści siedem... kurs dwieście czterdzieści siedem...

— Dobrze! Zygmunt, trzymam samolot do zdjęcia.

W tej chwili pod nami, na wysokości 6 000 stóp, błyska foto-flasha. Dwa miliony świec na ułamek sekundy oświetla teren. Równocześnie nasze bomby wybuchają na ziemi. Na bardzo czułej błonie kamery utrwali się obraz, z którego później eksperci ustalą z dużą dokładnością wynik bombardowania.

— Schodzę z celu, biorę kurs powrotny dwieście czterdzieści siedem...

Abramski dusi maszynę ostrymi zakrętami i wchodzi na nowy kurs.

— Uważać na inne samoloty!

O zderzenie teraz bardzo łatwo. Oczy oślepione błyskami atakowanego celu widzą teraz gorzej. Przed nami czarna jak atrament noc. Ciemność, przez którą równocześnie przebija się kilkaset bombowców. Lecimy na ślepo. Siedem par oczu wpatruje się w ciemność. Jesteśmy w pasie działania myśliwców, ale mało co wskazuje na to, że są obecne w powietrzu. Nocne myśliwce Luftwaffe pokazują się bardzo rzadko. Właściwie przestały istnieć. Czasy się zmieniły — teraz problem polega na tym, żeby się nie zderzyć z inną własną maszyną.

Za nami Potsdam. W nim śmierć: łoskot i rumor walących się domów, wrzaski i wycia, syki płomieni. Długo oglądamy jeszcze pomarańczowe błyski nad miastem. Wojna dla Niemców kończy się tragicznie, tak jak tragicznie zaczęła się dla ich ofiar. Buta i pycha Niemców złamane, rozbite doszczętnie. Trzecia Rzesza przypomina teraz palącego się szczura. Patrzę na oddalające się łuny pożarów z satysfakcją człowieka zadowolonego z zemsty. Nic wiem. Być może — gdybym w tej chwili znalazł się na dole wśród konających, rannych i zabitych, uznałbym, że zemsta jest zbyt wielka. Mam płochą słowiańską duszę. Być może... W tej jednak chwili jest mi dobrze. Bardzo dobrze...

— Wiecie — odzywa się Abramski — to będzie ciekawe zwiedzić Berlin po wojnie.

— Dlaczego ciekawe? — pyta Zygmunt.

— Będzie łatwo. Wystarczy, jak pójdziesz na Alexander Platz, podłożysz sobie gazetę i staniesz na gazecie — zobaczysz cały Berlin.

Śmiejemy się wszyscy serdecznie. — I pomyśleć tylko — ciągnie Abramski — Adolf im obiecał, że żadna bomba aliancka nie spadnie nigdy na Berlin. Oszust, co?...

— Wariat — wtrącam się do rozmowy.

— Będą go Niemcy przeklinali przez sto lat...

— On zaczął od wielkich sukcesów. Teraz to łatwo jest tak mówić...

— Ja zawsze tak mówiłem...

— Co mówiłeś?

— Mówiłem, że Hitler wróci do swojego fachu ale w Niemczech nie będzie co malować.

— Mnie zawsze uczyli, że kobiety są przyczyną wojen.

— Były kiedyś. Już nie są. Czasy się zmieniły. Idziemy z postępem.

Abramski przerywa nam dyskurs polityczny:

— Nawigator, mów gdzie jesteśmy?

— Za pół godziny wejdziemy nad Kanał...

— Pewny jesteś?

— Zupełnie...

— Sprawdź pozycję...

Zygmunt melduje, że przekraczamy Ren. Na wschodzie niebo zaczyna jaśnieć. Schodzimy z wysokości. Przez nabrzmiałą znużeniem ciszę sączy się monotonny szum silników. Pomału w świetle wschodzącego dnia gaśnie fosfor zegarów pokładowych. Z pierzchających ciemności wyłaniają się raz po raz, z boku, z przodu — „Lancastery“. Byliśmy cały czas w powietrzu nie widząc ich wcale. Wracamy razem. Nie wszyscy. Kogoś tam brakuje.

W dole nad Kanałem opalizuje lekka przeźroczysta mgiełka. Różowi się nieśmiało w pierwszych bladych promieniach słońca brzeg Anglii. Pogoda wreszcie będzie dobra.

Podaję ostatni kurs do bazy. Tam czeka na nas gorąca herbata z rumem. Napijemy się. Prześpimy parę godzin. Wieczorem, jak dobrze pójdzie, będziemy z powrotem w akcji. Rita poczeka.

KONIEC.

WOJCIECH LIPNIACKI

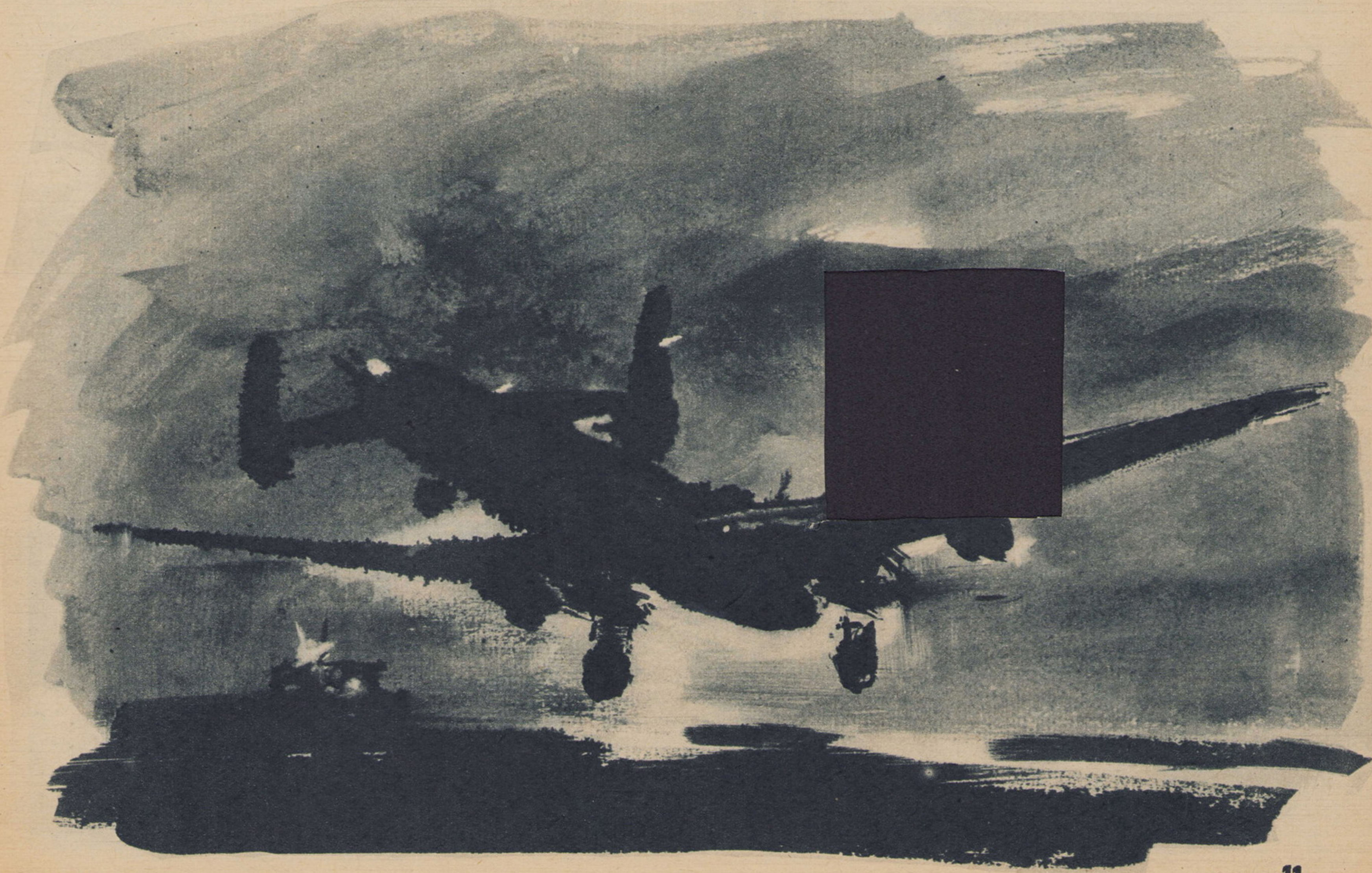
POŚCIG

Roztętnionych mustangów stado
błękit echu oddaje na żer.
Spod kopyt wkrąg rozbłyska blado
rzucony w niebo miliard skier.

To znowu ów odwieczny pościg,
gdzie człowiek swe marzenia gna,
potęgi cień, doskonałości,
odbity w snach od serca dna.

Pochłania pęd. Olśniewa przestrzeń.
I zda się, że już pojął rzecz,
ekstazy wszystko przeczuł dreszczem,
że jeszcze krok, krok jeden... Lecz

ponad dźwięk szybszy i nad światło
próżno chce pilot siebie dojść...
I tylko ognia za eskadrą
jak za kometą pełznie wąż.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu



Projekt Andrzeja Ratajczaka z Łodzi.



Roald Amundsen

Między nami KaeMeLowcami

Wpadł mi ostatnio w rękę list **Andrzeja Mleczko** z Krzyża. Nie dotyczy on co prawda spraw związanych z naszym klubem, ale łączy się za to ściśle z „kłopotami" młodych miłośników lotnictwa i dlatego wart jest uwagi i zastanowienia.

Otóż Andrzej Mleczko pisze m. in.: „...Ukończyłem obecnie dziesiątą klasę, ale nauka w gimnazjum jest trudna i nie daje mi zadowolenia, gdyż pragnąłbym żyć wśród samolotów..." Dalej prosi on o wskazanie adresów szkół odpowiadających jego zainteresowaniom i pisze: „...Po ukończeniu takiej szkoły chciałbym pracować zawodowo w wojsku..."

Po przeczytaniu całego listu, a nawet jego zacytowanych zdań, nasuwają się pewne refleksje — miłość i zapał do lotnictwa, a obok tego — ucieczka przed trudnościami — jak tu jedno z drugim pogodzić? Nie chcę posądzać ani autora wspomnianego listu, ani też setek innych czytelników o przysłowiowy „słomiany zapał" do lotnictwa. Wynika to raczej z pewnego rodzaju nieświadomości. Każdy z Was sądzi bowiem, że droga do lotnictwa prowadzi jedynie poprzez „szkołę lotniczą". Można więc ukończyć siedem klas szkoły podstawowej, a potem „szkołę lotniczą" i cel będzie osiągnięty. Ale jaka ta „szkoła lotnicza" być powinna, czego ma ich nauczyć, niewielu — wydaje się — zdaje sobie sprawę. Pierwszą rzeczą jest więc postawienie sobie pytania: czym chcę być w lotnictwie? — pilotem, instruktorem, mechanikiem, technikiem, czy inżynierem — i zależnie od tego nakreślić sobie odpowiednią drogę postępowania.

A więc przyszli technicy lub mechanicy mają do dyspozycji trzy szkoły typu średniego: Technikum Budowy Silników w Rzeszowie i Wrocławiu oraz Technikum Mechaniczne w Mielcu. Uczniowie tych szkół zdobywają w nich przygotowanie techniczne do pracy w przemyśle lotniczym lub w aeroklubach. Poza tym istnieją szkoły typu wyższego, w których studia odbywają przyszli inżynierowie, mianowicie: Politechnika Warszawska z Wydziałem Lotniczym oraz Wojskowa Akademia Techniczna również ze specjalizacja w dziedzinie lotnictwa. Do nich jednak przyjmowani są wyłącznie absolwenci szkół ogólnokształcących lub zawodowych.

I tu nasuwa się pierwszy wniosek, że chcąc być technikiem lub inżynierem lotniczym — znoszenie „trudu nauki w gimnazjum" jest niezbędne.

Posiadanie wykształcenia średniego konieczne jest również dla tych, którzy pragną wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej lub Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. A czy pilotowi, chociażby tylko sportowemu, potrzebne jest również wykształcenie średnie? — O tym porozmawiamy za tydzień.

Jasa

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW



Jaki to samolot? — Odpowiedzi na kartach pocztowy prosimy nadsyłać do 13 sierpnia br. Nagrody — 5 zdjęć tego samolotu w formacie 13×18 cm.

CO CZYTAĆ

EGZAMIN NA LICENCJĘ PILOTA

...to tytuł nowej książki w opracowaniu **Zbigniewa Kwiczali, Antoniego Mańkowskiego i Tadeusza Uszyńskiego,** wydanej przez MON. Ta arcyciekawa i pouczająca praca zawiera ponad setkę pytań i odpowiedzi z różnych dziedzin lotnictwa, opracowanych bardzo przejrzyście i co ważne — pomagających zarówno tym, którzy będą ubiegać się o licencję pilota, jak i tym, którzy już ją mają. Niewątpliwie książka ta zainteresuje także wszystkich miłośników lotnictwa, którzy szukają odpowiedzi na różne zagadnienia związane z pilotażem, obsługą silników, nawigacją itp.

(l)

UWAGA CZYTELNICY W AUSTRII I BELGII!

„Skrzydlatą Polskę" w tych państwach można zaprenumerować w następujących punktach:

AUSTRIA

Globus Buchvertrieb — WIEN I, Fleischmarkt 1.

BELGIA

Agence et Messagerie de la Presse, 14 a 22 rue du Persil, BRUXELLES.

Rozwiązanie zagadki fotograficznej

Zdjęcie zamieszczone w nr 27 „Skrzydlatej" przedstawia samolot RWD-8 (plan i opis — patrz „Skrzydlata" nr 29 z br.). Za poprawne odpowiedzi zdjęcia wylosowali: **Marian Baszczyński** z Ozorkowa, **Jan Wodzieln** z Wrocławia, **Józef Baraniecki** z Wrocławia, **Alfred Wąsicki** z Nakła, **Witold Widera** z Siemianowic.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Jan Gajęcki z Kroczycy. Szybowce bezogonowe mają większą doskonałość (przy dobrych założeniach) niż szybowce o układzie klasycznym. Jednak przydatność szybowców zależy nie tylko od doskonałości, ale i wielu innych czynników, głównie stateczności i sterowności, które w bezogonowcach są gorsze i sprawiają konstruktorom zawsze wiele kłopotu. Dlatego właśnie szybowce bezogonowe tak rzadko bywają konstruowane.

Drewnem używanym do budowy szybowców jest zwykła sosna. Modele buduje się z balsy lub sosny.

(TP)

WIELCY LOTNICY ŚWIATA

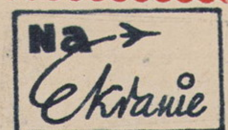
AMUNDSEN Roald (1872 — 1928), Norweg, znakomity badacz okolic polarnych.

Wyniki życia tego badacza o żelaznym uporze w osiąganiu wyznaczonych sobie celów są naprawdę imponujące: pierwsze w historii zimowanie na statku „Belgica" w lodach Antarktydy (1897—98), przebycie w r. 1906 tzw. „Przejścia" morskiego północno-zachodniego, zdobycie pieszo w r. 1911 Południowego Bieguna geograficznego, w latach 1918—20 przepłynięcie tzw. „Przejścia" północno-wschodniego i wreszcie w roku 1926 lot nad Biegunem Północnym na sterowcu (w dwa dni po Byrdzie).

W czasie pobytu w Niemczech w r. 1913 Amundsen po raz pierwszy w życiu zobaczył samolot. Widok ten wywarł na nim niezwykłe wrażenie. Latem r. 1914 zdał egzamin pilota turystycznego. Otrzymał świadectwo Nr 1 — pierwsze świadectwo wydane w Norwegii. Wojna światowa przeszkodziła Amundsenowi w ówczesnych planach zdobycia Bieguna Północnego z powietrza. Pierwsza wyprawa w r. 1925 na dwóch wodnopłatach „Dornier-Wal" (3 ludzi w każdej maszynie), skończyła się niepowodzeniem. Dzięki wielkiej odwadze Amundsena, który zabrał na swój wodnopłat załogę drugiej, uszkodzonej maszyny — lotnicy uniknęli śmierci. 11.V.1926 r. sterowiec „Norge" pod dowództwem Amundsena (3 silniki po 250 KM) osiągnął wreszcie Biegun Północny. Lot ten miał doniosłe znaczenie w historii odkryć polarnych. Po raz pierwszy przeprowadzono dokładną obserwację Północnego Oceanu Lodowatego w przestrzeni przeszło 3,5 tys. km. Umiejętne użycie busol magnetycznych i słonecznych w połączeniu z namiarami radiowymi stały się przełomowym wydarzeniem w nawigacji powietrznej.

19.VI.1928 r. Amundsen wystartował na francuskim wodnopłatowcu „Latham 20" z Tromsö na Szpicbergenie na ratunek ekspedycji Nobilego. W ciągu blisko 2 godzin samolot sygnalizował drogą radiową, że lot odbywa się pomyślnie. Nagle łączność urwała się. Dopiero po paru latach rybacy norwescy wyłowili sieciami drobne części samolotu „Latham". Amundsen bohaterską śmiercią, niosąc pomoc rozbitkom, zakończył wspaniałą epopeję swojego życia.

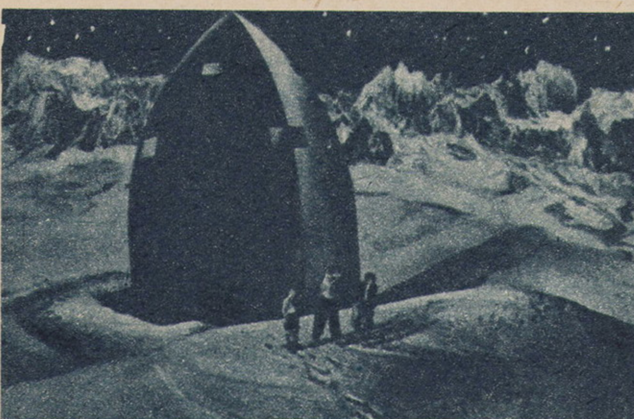
J. KĘDZ.



KOBIETA NA KSIĘŻYCU

Niemiecki reżyser F. Langa zrealizował w 1929 roku film pod tytułem „Kobieta na Księżycu". Aczkolwiek fabuła i konflikt są dość naiwne, to jednak stronę naukową startu rakiety i przebiegu lotu opracowano starannie, przy udziale specjalistów. Na zdjęciu scena z filmu przedstawiająca ludzi na Księżycu.

(m)





Wojciech Dorociński z Tczewa. Zdjęcie radzieckiego samolotu odrzutowego, na którym pierwszy lot wykonał pilot Bachcziwandżi, znajdziecie w nr. 26 „Skrzydlatej" z br. na str. 6.

Ryszard Michalik z Radzymina. Książki „Czarne krzyże nad Polską" i „Balonem przez kontynenty" — o ile nie dostaniecie ich w miejscowej księgarni możecie zamówić w Centralnej Księgarni Wysyłkowej „Dom Książki" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.

Ryszard Chodkiewicz ze Strzeczkowic. Z interesujących Was zagadnień polecamy książki: „Nowoczesne spadochroniarstwo" i „Podstawowe wiadomości z teorii lotu".

Urszula Stryszek z Sępólna. Dobrze, że czytasz książki lotnicze, bo za ich pośrednictwem poznajesz nie tylko piękno i trud pracy lotnika, ale i samo lotnictwo. Musisz jednak posłuchać rady rodziców i kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej. Każdy pilot bowiem, oprócz wiedzy specjalistycznej w zakresie pilotażu, musi mieć wykształcenie ogólne. Szkolenie lotnicze będziesz mogła rozpocząć w aeroklubie, gdy skończysz 16 lat.

Leon Świsłowski z Babic. Przeczytajcie artykuł w nr. 17 „Skrzydlatej" na str. 8 (pierwszy odcinek KML). Rękopis noweli możecie przysłać do oceny.

Eugeniusz Rachman z Zielonej Góry. Sprawę przejścia szkolenia i uzyskania uprawnień instruktora szybowcowego możecie załatwić z kierownictwem macierzystego aeroklubu.

Bogusław Słodziński — Kowale. Adres Aeroklubu Łódzkiego brzmi: Aleksandrów koło Łodzi — lotnisko. Życzymy przyjemności w wylosowanym przelocie.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W Chile wydano ostatnio nową serię znaczków lotniczych, na których przedstawiono nowoczesne samoloty różnych kształtów. Składa się ona z sześciu znaczków wartości: 1, 2, 5, 10, 20 i 50 Pesos.

Wszystkie znaczki wydrukowano techniką rotograwiurową w formacie: 28×23 mm.

Z. R.



PORADNIK AMATORA KONSTRUKTORA (5)

pod redakcją inż. E. Stankiewicza

Jeżeli skrzydło ma kształt trapezu, wówczas stosujemy konstrukcję widoczną na rys. 8.

Odcinek XY daje nam szukaną cięciwę. W przypadku skrzydła prostokątnego sprawa jest zupełnie prosta (rys. 9). Jeżeli zaś skrzydło posiada kształt zbliżony do prostokąta, to zastępujemy je równoważnym prostokątem i wyznaczamy cięciwę, jak wyżej.

Pamiętać należy, że gdy samolot jest ustawiony poziomo (w linii lotu), to pionowy rzut początku (X) średniej cięciwy odniesienia — powinien przejść przez przedłużenie osi kół podwozia. Jest to b. ważna reguła i należy o niej pamiętać przy wstępnym szkicowaniu sylwetki samolotu.

Rozpiętość usterzenia poziomego przyjmujemy ze statystyki:

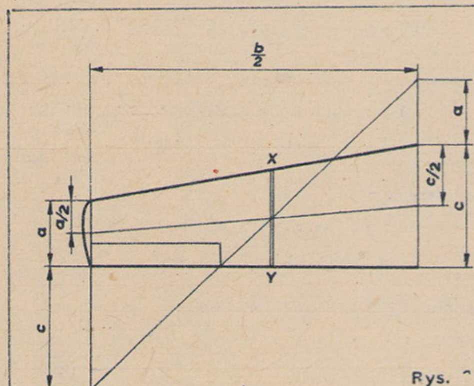
$$b_H = 0{,}28 \cdot b$$

w naszym przypadku

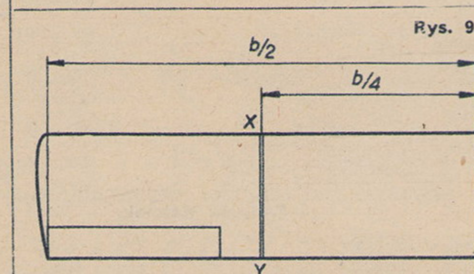
$$b_H = 0{,}28 \cdot 7 = 1{,}96\ \text{m} = 2{,}0\ \text{m}$$

długość lotki

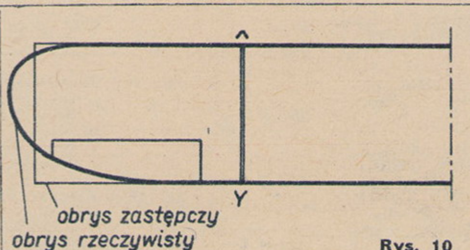
$$l_L = 0{,}4 \cdot \frac{b}{2} = 0{,}4 \cdot 3{,}5 = 1{,}40\ \text{m}$$



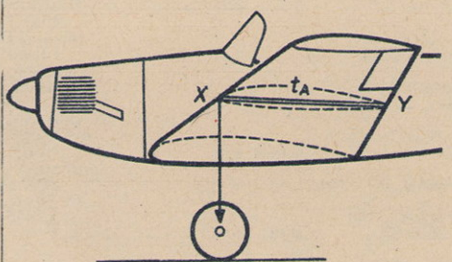
Rys. 8



Rys. 9



Rys. 10



Rys. 11

CZŁONKOWIE KML

298. Piotr Henzel (szyb. spadochr.) — Katowice-Ligota, ul. Panewnicka 36 m 5.
299. Irena Lenkiewicz (książki) — Białystok, ul. Warszawska 30.
300. DARIUSZ LENKIEWICZ — (książki) — Białystok, ul. Warszawska 30.
301. Maksymilian Oryga (konstr. lotn., modelarstwo, zdjęcia) — Pruszków k/Warszawy, ul. Partyzantów 72 m. 5, bl. „B".
302. Stanisław Staniak (lotn. wojsk., modelarstwo) — Lublin, ul. Klonowicza 1.
303. Jerzy Żałanowski (lotn. wojsk., książki) — Katowice 4, ul. 18 Sierpnia 12a m 12.
304. Zofia Makowska (historia lotn.) — Kraków, ul. Zduńska 14.
305. Jan Jagielski — Karpacz, ul. Komuny Paryskiej 8.
306. Franciszek Złowodzki (lotn. wojsk.) — Włocławek, Al. Szopena 45 m 2.
307. Marek Opałko (konstrukcje lotn.) — Łódź 12, ul. Starogardzka 40.
308. Krzysztof Wańkowski (modelarstwo) — Nowy Dwór Maz., ul. Warszawska 23/6.
309. Tadeusz Mertyna (modelarstwo, konstr. amatorskie) — Skalbierz, ul. Kościuszki 10, pow. Kazimierza Wielka.
310. Marian Reczkawak (filat.) — Garwolin, ul. Armii Czerwonej 24.
311. Edward Piasecki (modelarstwo, spadochr.) — Szopienice, ul. Oświęcimska 94.
312. Aleksander Szczepaniak (konstr. lotn.) — Gdynia, ul. Zgoda 6/11.
313. Tadeusz Roszkowski Włodawa, ul. Okunińska 34, woj. Lublin.
314. A. Kwapisz (konstr. płatowców) — Warszawa 33, ul. Elsterska 10/2.
315. Włodzimierz Sternalski — Wronki, ul. Poznańska 24 m 2.
316. Mirosław Ciszewski (szybown., modelarstwo) — grom. i p-ta Ściegny 132, pow. Jelenia Góra.
317. Zygmunt Kacperski (historia lotn., filat., zdjęcia, książki) — Pieszyce, ul. Nadbrzeżna 28.
318. Jerzy Jagielski (modelarstwo) — Golub Dobrzyski, ul. Zamurna 4.
319. Zdzisław Sowiński (modelarstwo, filat.) — Cieplice, ul. 15 Grudnia 8 m 6.
320. Józef Götz (konstr. lotn.) — Plzen, ul. Jugoslavska 7, CSR.
321. Jerzy Jankowski (konster. lotn.) — Nowy Dwór Mazowiecki.
322. Aleksander Toma — Wesoła 3 k/Warszawy, „E".
323. Henryk Rozmysłowicz (modelarstwo, szybownictwo, książki) — Augustów, ul. 1 Maja 41 m 2.
324. Zbigniew Chomicz (konstr. lotn., książki) — Wilno, ul. Lwowska 3 — ZSRR.
325. Lesław Karył (modelarstwo, konstr. lotn.) — Przemyśl, ul. 22 Stycznia 19.
326. Jan Papiorek (astronautyka, zdjęcia) — Głuchołazy, ul. Kraszewskiego 40, pow. Nysa.
327. John Oettingsbörg-Kallas (szybown., spadochroniarstwo, zdjęcia, czasopisma) — Gdańsk, ul. Kochanowskiego 63/4.
328. Antoni Krempa (modelarstwo, konstr. lotn., książki, czasopisma, zdjęcia) — Kraków 12, ul. Zbrojarzy 81.

Trzechsetny członek KML — Dariusz Lenkiewicz — otrzymuje książkę „Czarne krzyże nad Polską".

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

AISA AVD-12 ● HISZPANIA

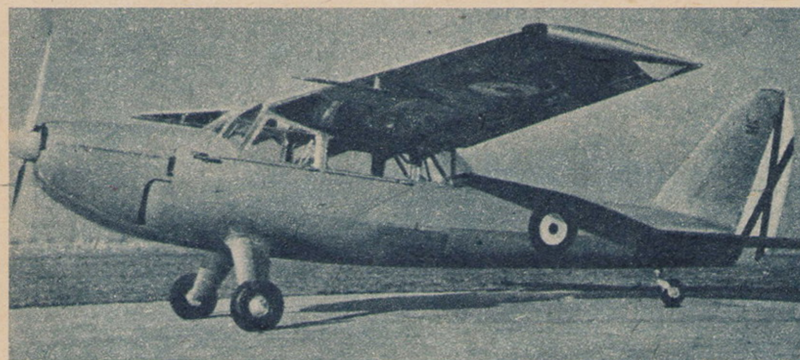
W r. 1953 opracowano w Hiszpanii założenia dla samolotu wielocelowego i łącznikowego. Zostały zbudowane dwa rywalizujące ze sobą i dość podobne samoloty. Jeden z nich, Dornier Do-25/27, był już opisywany w „Skrzydlatej" (w br.). Obecnie zajmiemy się samolotem AISA-AVD-12, którego twórcą jest znany konstruktor francuski, inż. Emil Devoitine (samolot nosi także oznaczenie Devoitine D-750).

AISA-AVD-12 jest czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Samolot ten może być wykorzystany do celów rolniczych, kartograficznych, jako samolot fotograficzny, holujący, łącznikowy lub dyspozycyjny.

Płat o niewielkim wzniosie i skręceniu geometrycznym. Profil z rodziny NACA 23000 o zmiennej procentowości. Cała krawędź spływu zajęta jest na szczelinowe klapy do lądowania, po cztery z każdej strony. Klapy mogą również wychylać się różnicowo jako lotki, nawet przy całkowitym wychyleniu w dół (40 stop.). Płat ma konstrukcję jednodźwigarową z kesonem noskowym. Kabina o dobrej widoczności mieści 4 osoby. Przednie miejsca wyposażone w dwuster. Do każdego miejsca przewidziane są osobne drzwi. Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne osadzone na wolnonośnych amortyzowanych goleniach.

Silnik o układzie płaskim, Continental E 225 o mocy 225 KM. Śmigło dwułopatowe, przestawialne. Zbiorniki paliwa w skrzydłach. **(J. S.)**

Samolot AISA AVD-12 na lotnisku madryckim.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

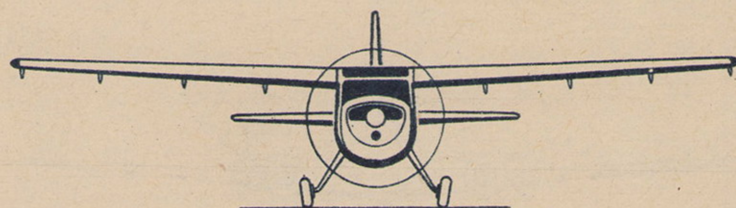
Rozpiętość	— 11,0 m
Długość	— 7,75 m
Wysokość	— 2,10 m
Pow. nośna	— 18 m²
Wydłużenie	— 6,7 m

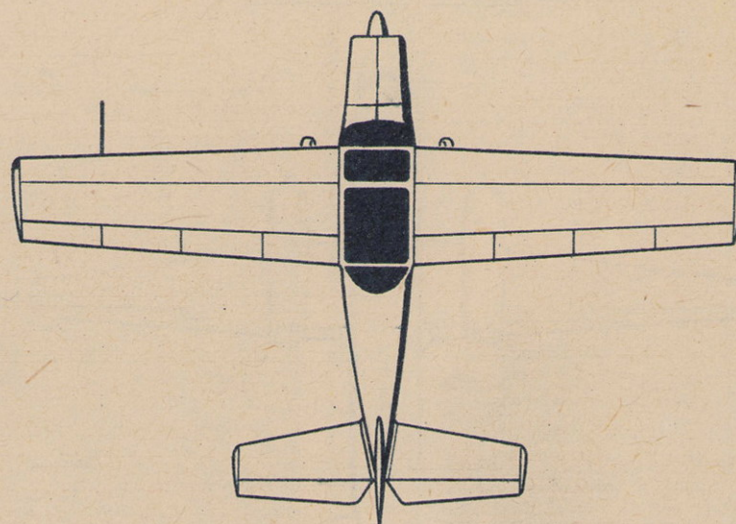
Ciężary:

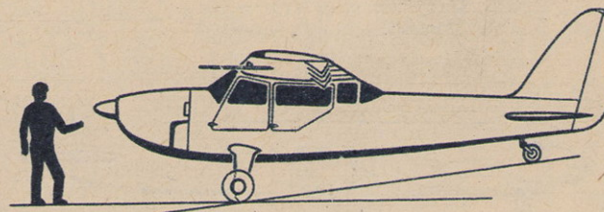
Ciężar własny	— 755 kG
Ciężar w locie	— 1050 kG
Obciążenie pow.	— 58,3 kG/m²
Obciążenie mocy	— 4,7 kG/KM

Osiągi:

Prędkość max.	— 278 km/h
Prędk. przelot. (2000 m)	— 268 km/h
Prędkość min.	— 70 km/h
Czas wznosz. (2000 m)	— 6 min. 35 sek.
Pułap	— 6400 m
Zasięg	— 1100 km







BIULETYN AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Nr 251



Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Diamenty za przelot otwarty ponad 500 km

2 (32) **Adam Brzoza** — na szybowcu „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Zadrowie k. Orszy (ZSRR), dn. 5.5.57 — 655,5 km

3 (33) **Stanisław Majerowski** — na szyb. „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Mogilew (ZSRR), dnia 5.5.57 — 646,3 km

4 (34) **Andrzej Fuksiewicz** — na szyb. „Mucha“, na trasie Warszawa — Berezino (ZSRR), dnia 5.5.57 — 561,2 km

5 (35) **Jan Gawęcki** — na szybowcu „Mucha“, na trasie Warszawa — Bukarewo (ZSRR), dnia 5.5.57 — 636,8 km

6 (36) **Wiesława Łanecka** — na szybowcu „Mucha“, na trasie Warszawa — Niemanica (ZSRR), dnia 5.5.57 — 555,4 km

7 (37) **Bogusław Wodzyński** — na szyb. „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Szełomy (ZSRR), dnia 5.5.57 — 675,5 km

8 (38) **Wiktor Sznurowski** — na szyb. „Mucha“, na trasie Warszawa — Bychów (ZSRR), dnia 5.5.57 — 631,4 km

9 (39) **Lucyna Bajewska** — na szyb. „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Szełomy (ZSRR), dnia 5.5.57 — 676,1 km

10 (40) **Sławomir Makaruk** — na szybowcu A-9, na trasie Warszawa — Szełomy (ZSRR), dn. 5.5.57 — 678,5 km

11 (41) **Stanisław Łuszpiński** — na szyb. „Mucha“, na trasie Wrocław — Siedliszcze, dn. 5.5.57 — 507 km

12 (42) **Józef Dankowski** — na szyb. „Jaskółka“, na trasie Rakowice — Praha (CSR), dn. 25.5.57 — 505 km

13 (43) **Roman Sochacki** — na szyb. „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Praha (CSR), dn. 25.5.57 — 528,5 km

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

4 (156) **Irena Kaniewska** — na szyb. „Mucha“, na trasie Warszawa — Wrocław, dn. 25.5.57 — 308 km

5 (157) **Jerzy Jędrzejewski** — na szybowcu „Jaskółka“, na trasie Warszawa — Wrocław, dn. 25.5.57 — 308 km

6 (158) **Jerzy Smielkiewicz** — na szyb. „Mucha“, na trasie Warszawa — Wrocław, dn. 25.5.57 — 308 km

Złote Odznaki Szybowcowe

16 (164) **Romuald Bajewski**
przewyższenie:
Jelenia Góra, dnia 12.2.57, na szybowcu „Jaskółka“ — 3 950 m
przelot:
Warszawa — Truchanowicze (ZSRR), dnia 5.5.57, na szyb. „Żuraw“ — 451,8 km

17 (165) **Irena Kaniewska**
przewyższenie:
Inowrocław, dn. 9.7.51, na szyb. „Mucha“ — 3 200 m
przelot:
Warszawa — Wrocław, dnia 25.5.57, na szybowcu „Mucha“ — 308 km

18 (166) **Jerzy Jędrzejewski**
przewyższenie:
Inowrocław, dn. 9.7.51, na szyb. „Mucha“ — 3 550 m
przelot:
Warszawa — Wrocław, dnia 25.5.57, na szybowcu „Jaskółka“ — 308 km

19 (167) **Andrzej Adamkiewicz**
przewyższenie:
Warszawa, dn. 28.5.57, na szyb. „Mucha“ — 3 100 m
przelot:
Mielec — Wrocław, dnia 12.7.56, na szybowcu „Mucha“ — 335 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

14 (1139) **Ryszard Wyroba**
długotrwałość:
25.8.56, na szyb. „Komar“ — 5 h 07 min
przewyższenie:
10.4.57, na szyb. „Mucha“ — 1 490 m
przelot:
28.4.57, na szyb. „Mucha“ — 57 km

15 (1140) **Bogusław Jurczek**
długotrwałość:
10.9.51, na szyb. „Mucha“ — 7 ha 00 min
przewyższenie:
28.5.57, na szyb. „Mucha“ — 1 300 m
przelot:
5.8.56, na szyb. „Mucha“ — 52 km

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
(—) Tadeusz Rejniak

Warszawa, dnia 30 maja 1957 r.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

CONVAIR LINER 240 ● USA

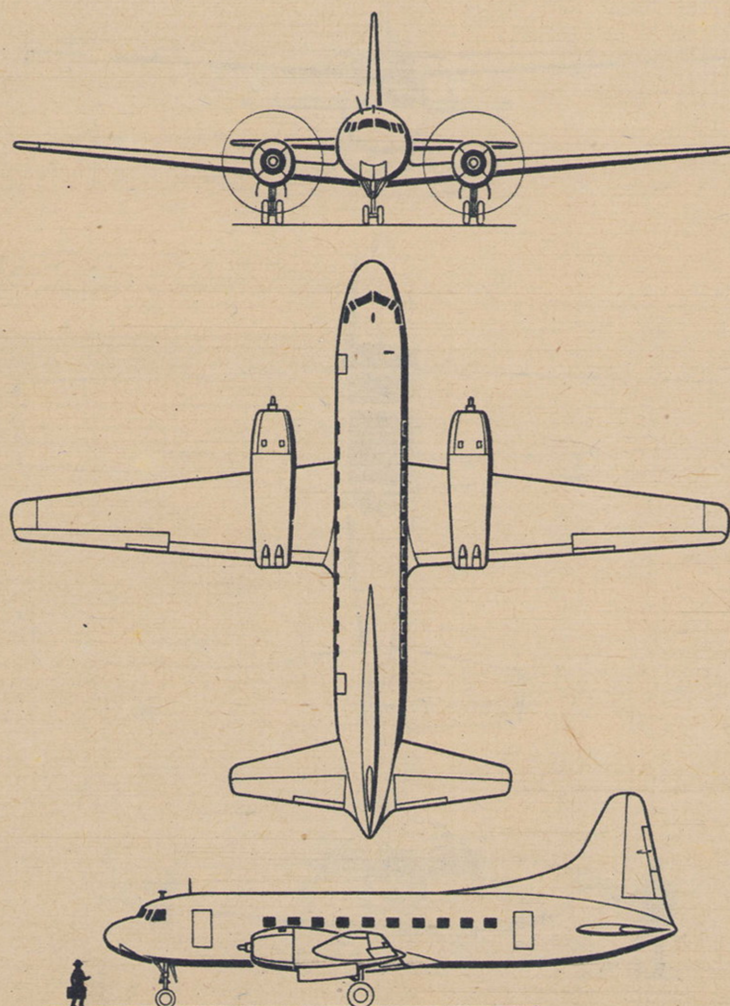
CONVAIR LINER 240, opracowany i produkowany seryjnie w zakładach Consolidated Vultee Aircraft Co., należy do kategorii samolotów pasażerskich średniego zasięgu. Prototyp oblatany został w 1947 r. CV-240 jest dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji skorupowej, całkowicie metalowej, z wciąganym podwoziem trójkołowym. Wygodna kabina pasażerska mieści 40 osób. Napęd stanowią dwa silniki Pratt-Whitney R2800-CA-18 w układzie podwójnej gwiazdy, o mocy startowej 2 400 KM każdy. Śmigła trójłopatowe, przestawialne.

Dalszą wersją CV-240 jest opracowany w 1953 r CV-340 i jego odmiana CV-340 NEL 6. CV-340 został wyposażony w 2 silniki P-W R2800 CB-16 (44 pasażerów). W wersji CV-340 NEL 6 zastosowane zostały silniki turbośmigłowe Eland NEL 6 o mocy startowej 3 500 KM każdy. Wersja ta, w porównaniu z CV-340 P-W, charakteryzuje się zwiększoną prędkością przelotową (470 km/h), zwiększonym ciężarem użytkowym (30%) i zasięgiem (300%).

W oparciu o doświadczenia uzyskane z wersją CV-240 i 340, skonstruowany został najnowszy typ CV-440 „Metropolitan“ o zwiększonej do 465 km/h prędkości przelotowej i dużym zasięgu. „Metropolitan“ budowany jest w wersjach 44 i 52-miejscowych, wyposażonych w nowoczesną radarową aparaturę ostrzegawczą.

CV-440 wyposażony został w dwa silniki Pratt-Whitney R2800 CB-17 o mocy startowej 2 500 KM każdy. (JP)

Na rysunku: Convair 240. Na zdjęciu: Convair Metropolitan — 440.





DANE TECHNICZNE CV-240 (340)

Wymiary:

Rozpiętość	—	28,0 (32,3) m
Długość	—	22,8 (24,2) m
Pow. nośna	—	76,0 (85,5) m²

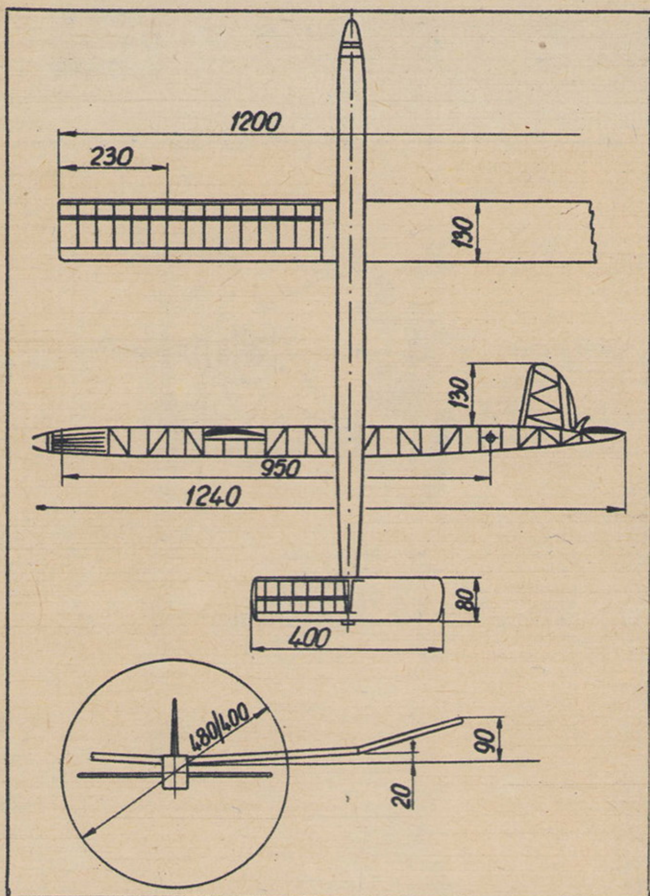
Ciężary:

Ciężar własny	—	14 800 (13 400) kG
Ciężar w locie	—	18 800 (21 350) kG
Obciążenie pow.	—	247 (250) kG/m²

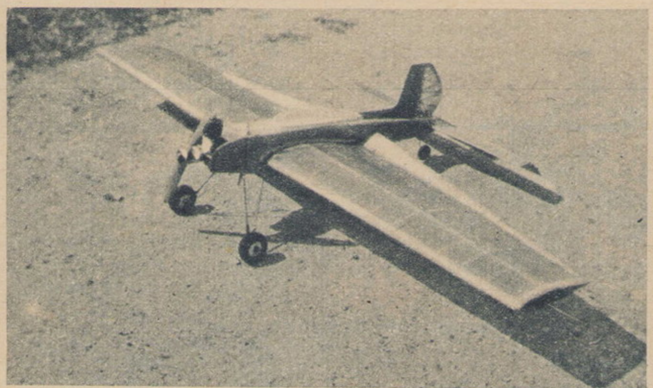
Osiągi:

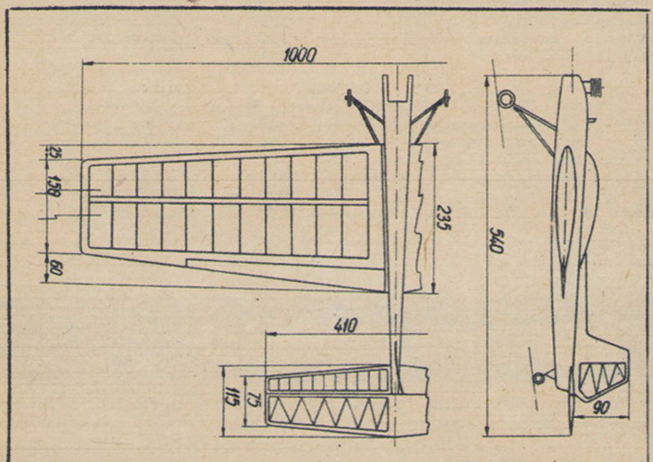
Prędk. max. (4 900 m)	—	555 (500) km/h
Prędkość przelotowa	—	435 (448) km/h
Prędkość lądowania	—	140 (140) km/h
Zasieg	—	1 800 (1 600) km

Zwycięskie modele z Mistrzostw i XXII OZML

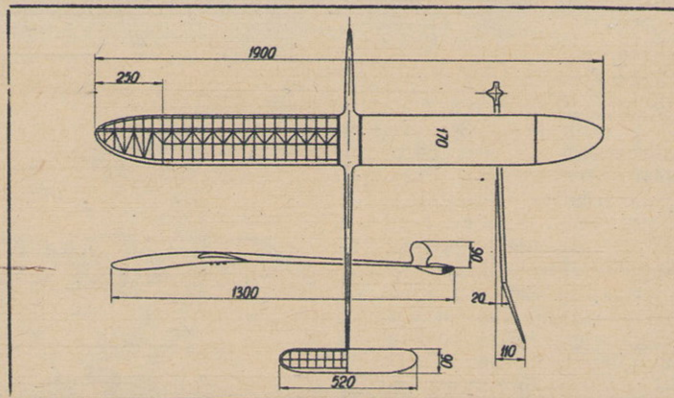


Model z napędem gumowym konstr. Piotr Ogłaza, I miejsce na Mistrzostwach Polski — 1957. Powierzchnia skrzydeł — 15 dcm², wydłużenie — 10,4, powierzchnia usterzenia wysokości — 3,12 dcm², ciężar — 240 G, obciążenie — 13 G/dcm². Ciężar gumy — 50 G. Guma węgierska średnicy 1 mm. Łopaty śmigła składane. Profil skrzydeł NACA 6409. Profil usterzenia wysokości płasko-wypukły 8%.

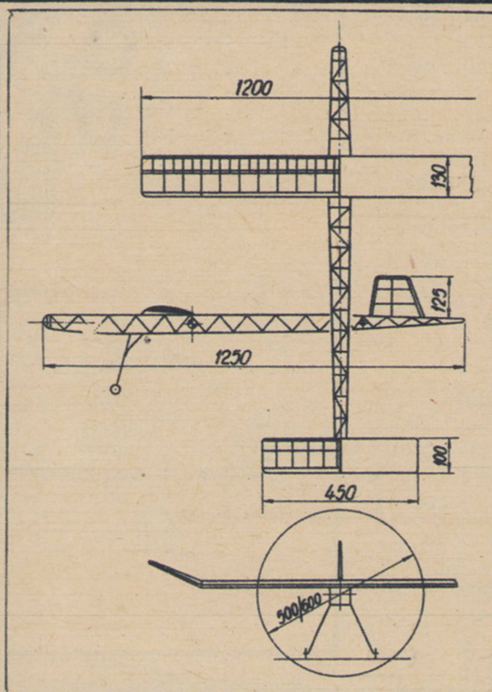




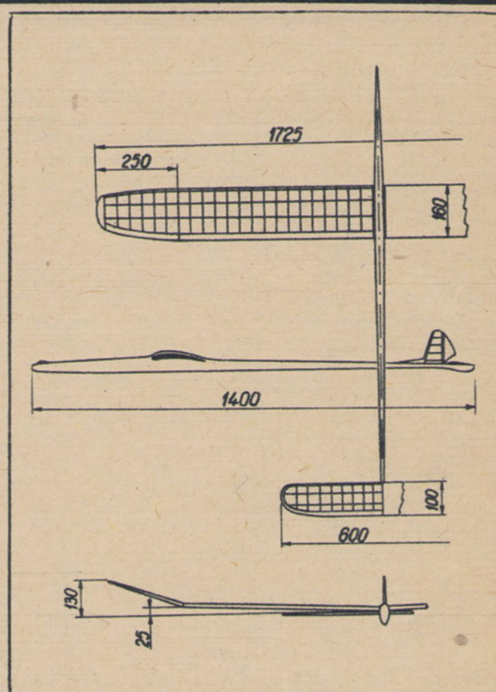
Akrobacyjny model na uwięzi konstr. Sylwester Kujawa. Powierzchnia skrzydeł 19 dcm², wydłużenie — 4,5, powierzchnia usterzenia wysokości — 3,39 dcm², ciężar — 520 G, obciążenie — 21,8 G/dcm². Silnik „Zeiss" — 2,5 cm³. Śmigło: średnica 200, skok — 160 mm. Skrzydła zaopatrzone w klapy wychylane w stronę przeciwną niż ster wysokości. Powyżej zdjęcie modelu.



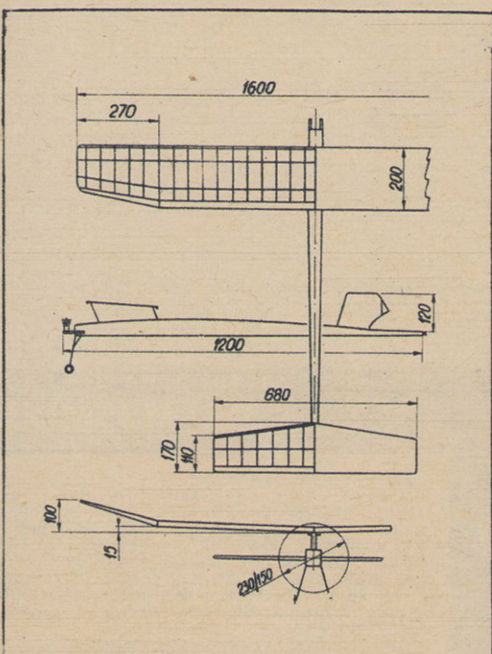
Model szybowca A-2 konstr. Wiesław Jakubowski, I miejsce na Mistrzostwach Polski 1957. Powierzchnia skrzydeł — 29,1 dcm², wydłużenie — 16,2, powierzchnia usterzenia wysokości — 4,2 dcm², ciężar — 455 G, obciążenie 13,2 G/dcm². Profil skrzydeł — NACA-25-100-10. Profil usterzenia wysokości NACA-6409. Model wyposażony jest w trzy haki startowe sprzężone, uruchamiające ster kierunkowy. Automat przymusowego lądowania lontowy. Skrzydła dzielone, osadzone na bagnetach duralowych.



Model z napędem gumowym, konstr. Ryszard Czechowski, I miejsce na XXII OZML. Powierzchnia skrzydeł — 14,4 dcm², wydłużenie — 10, powierzchnia usterzenia wysokości — 4,4 dcm², ciężar — 250 G. Guma krajowa. Profil skrzydeł NACA 6409.



Szybowiec A-2, konstr. Kazimierz Topa. I miejsce na XXII OZML. Powierzchnia skrzydeł — 26,20 dcm², wydłużenie — 17,7, powierzchnia usterzenia wysokości — 6 dcm². Ciężar — 430 G. Profil skrzydeł — B-85-836.



Model z napędem mechanicznym, konstr. Stefan Karski, I miejsce na XXII OZML. Powierzchnia skrzydeł — 31,77 dcm², wydłużenie — 7,1, powierzchnia usterzenia wysokości — 9,86 dcm², ciężar — 550 G. Profil skrzydeł MVA-30, profil usterzenia wysokości Clark-Y (8%).

DALSZE ZWYCIĘSTWA POLSKIEGO MODELARZA W ANGLII

W jednym z poprzednich numerów SP podaliśmy wzmiankę o zajęciu przez polskiego modelarza Zbigniewa Datkiewicza trzeciego miejsca modelem redukcyjnym PZL „Mewa" na Mistrzostwach Wielkiej Brytanii w Cambridge.

Po raz drugi Z. Datkiewicz na zawodach w dniu 23 czerwca w Holton zajął tymże modelem I-sze miejsce, zdobywając nagrodę czasopisma lotniczego „Flight".

Już w następnych numerach podamy opis tego modelu, przesłany nam z Londynu przez Zbigniewa Datkiewicza.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.**
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 30.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 24 LIPCA 1957 R.

B-25 Zam. 4343/C

RWD — 17

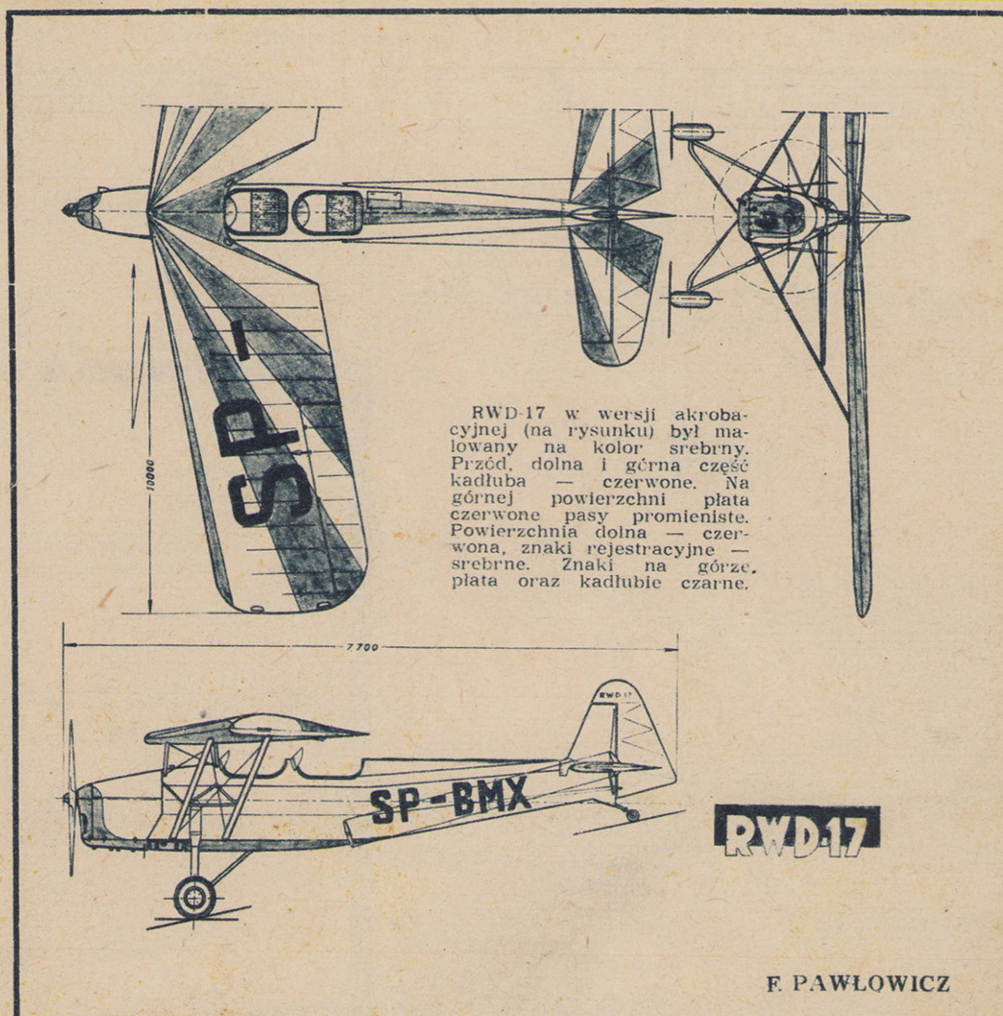
RWD-17 opuścił Doświadczalne Warsztaty Lotnicze przy końcu 1937 r., zapełniając lukę wśród polskich konstrukcji samolotów turystycznych, gdzie właśnie odczuwało się brak dwumiejscowej maszyny treningowo-akrobacyjnej. Prototyp RWD-17 powstał przede wszystkim dzięki ofiarności społeczeństwa województwa tarnopolskiego. RWD-17 był przeznaczony do szkolenia i treningu w akrobacji oraz do turystyki. Ze względu na budowę oraz układ, RWD-17 był dalszym rozwinięciem popularnego w ówczesnych latach RWD-8. W roku 1938 Doświadczalne Warsztaty Lotnicze zbudowały wersję RWD-17 na pływakach, oznaczoną RWD-17 W. Samolot ten również będzie podany w jednym z następnych odcinków niniejszego cyklu. Wybuch wojny uniemożliwił budowę większej serii samolotów RWD-17, przeznaczonych dla aeroklubów regionalnych i cywilnych szkół pilotów.

RWD-17 był górnopłatem konstrukcji mieszanej. Płat dwudzielny konstrukcji dwudźwigarowej, wsparty parą zastrzałów. Lotki szczelinowe typu Friese'go, różnicowe, zapewniały bardzo dobrą sterowność poprzeczną. Płaty o skosie — 12° i wzniosie — 3°. Kadłub spawany z rur chromomolibdenowych. Przekrój kadłuba prostokątny, zaokrąglony od góry i od dołu. Sterowanie podwójne, nierozłączalne. Orczyk regulowany zależnie od wzrostu instruktora czy ucznia. Oryginalnie został rozwiązany napęd sterów i lotek bez zastosowania rolek, co wykluczało zużycie linek i potrzebę częstej kontroli. Wszystkie dźwignie i pręty sterownicy osadzone były na łożyskach kulkowych. Usterzenie konstrukcji drewnianej. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Stery wyważone dynamicznie i aerodynamicznie. Podwozie trójgoleniowe, bezosiowe, o amortyzacji olejowo-powietrznej. Koła balonowe o niskim ciśnieniu. Hamulce uruchamiane orczykiem lub ręcznie. Kółko ogonowe — zwrotne.

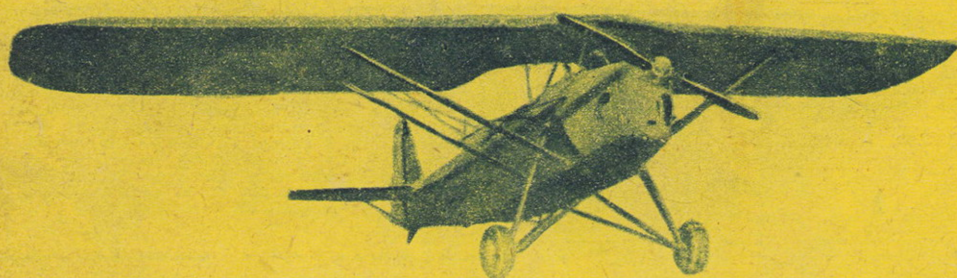
Samolot RWD-17 był zaopatrzony w silnik 4-cylindrowy szeregowy, chłodzony powietrzem PZInż. Major o mocy 120 — 130 KM. Na żądanie mógł też być zabudowany czeski silnik Walter-Major 4, Gipsy Major lub Cirrus Major o mocy 138—150 KM. Główny zbiornik paliwa o pojemności 76 l oraz dodatkowy zbiornik poj. 35 l były umieszczone w przedniej części kadłuba. Zbiornik oleju (14 l) znajdował się pod kadłubem, za silnikiem.

Ze względu na wiele wspólnych cech z samolotem RWD-8, obsługa i eksploatacja samolotu RWD-17 była bardzo prosta i łatwa.

FELIKS PAWŁOWICZ



RWD-17 w wersji akrobacyjnej (na rysunku) był malowany na kolor srebrny. Przód, dolna i górna część kadłuba — czerwone. Na górnej powierzchni płata czerwone pasy promieniste. Powierzchnia dolna — czerwona, znaki rejestracyjne — srebrne. Znaki na górze płata oraz kadłubie czarne.



Samolot RWD-17.

DANE TECHNICZNE SAMOLOTU RWD-17

		wersja turyst.	(wersja akrob.)
Rozpiętość	—	10,0	(10,0) m
Długość	—	7,7	(7,7) m
Powierzchnia nośna	—	18,7	(18,7) m²
Ciężar własny	—	520	(520) kG
Ciężar użyteczny	—	290	(240) kG
Ciężar w locie	—	810	(760) kG

OSIĄGI

		PZInż Major — 130 KM	(Cirrus Major — 150 KM)
Prędkość maksymalna	—	200	(210) km/h
Prędkość podróżna	—	170	(178) km/h
Prędkość lądowania	—	80	(80) km/h
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	4' 10"	(3' 10")
Pułap praktyczny	—	5 000	(5 700) m
Zasięg	—	680	(650) km



POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

Opracował: MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

316 MYŚLIWSKI DYWIZJON DĘBLIŃSKI

DYWIZJON 316 utworzony został w dniu 15 lutego 1941 roku na lotnisku w Pembrey. Dowódcą dywizjonu był J. Frey. Wyposażony był w somoloty typu „Hurricane Mk II". Stacjonując na lotnisku RAF Church Stanton w grupie 12, dywizjon brał udział w obronie miasta i portu Bristol oraz w osłonie żeglugi na kanale La Manche i Bristolskim.

Od 28 marca 1941 roku do 11 lipca 1944 roku dywizjon wykonał 1901 patroli nad konwojami w czasie 2 780 godzin.

We wrześniu 1941 roku dyon otrzymał „Spitfire'y Mk V".

Dywizjon z końcem 1941 roku bierze udział w operacjach nad północną Francją. W listopadzie 1941 r. dyon w czasie osłony bombowców w ataku na Lille traci swego dowódcę mjr. Wilczewskiego, który ranny dostaje się do niewoli.

W grudniu 1941 roku dywizjon przeniesiony został do grupy 11 w Northolt, skąd operuje w wyprawach na okupowaną Francję pod dowództwem mjr. Aleksandra Gabszewicza. Dywizjon ten składał się z najmłodszych wiekiem pilotów. Przeważali tam piloci z I i II rocznika Szkoły Podchorążych Lotnictwa oraz piloci z podoficerskich szkół dla małoletnich. Początkowo dywizjon odnosi same straty. Prześladuje go pech. Dopiero 13 marca 1942 roku odnosi swe pierwsze zwycięstwo: 1 Me-109 zestrzelony przez ppor. Mieczysława Wyszkowskiego przełamuje złą passę. W czasie ofensywy powietrznej 1942 roku dyon zestrzelił 21 samolotów na pewno, 5 prawdopodobnie, a 4 uszkodził. Dywizjon skutecznie atakuje cele ziemne.

Przodują w zestrzeleniach i operacjach piloci: A. Cholajda, A. Gabszewicz, T. Góra, C. Jaworski, T. Szymański, M. Wyszkowski.

W 1944 roku dywizjon otrzymuje samoloty typu „Mustang Mk III", na których bierze czynny udział w inwazji, operując z lotnisk RAF Coltishau i Friston.

W czasie bombardowania Londynu pociskami V-1 dywizjon strąca ich 74. I tak na przykład Tadeusz Szymański zestrzelił 9 takich pocisków (V-1) z tego dwa z braku amunicji — strącił skrzydłem.

Dowódcami dywizjonu m. in. byli: J. Frey, W. Wilczewski, A. Gabszewicz, J. Żurakowski, M. Trzebiński, P. Niemiec, B. Arct, Z. Drybański, M. Cwynar, a dowódcami eskadr: T. Nowierski, Sawicz, St. Skalski, W. Król.

W czasie swoich operacji dyon zestrzelił $49\frac{1}{2}$ samolotów na pewno, 19 prawdopodobnie i 26 uszkodził, ponadto zestrzelił 74 pociski zdalnie kierowane oraz zniszczył wiele celów ziemnych i lokomotyw.

Dywizjon stacjonował na lotniskach: Pembrey, Colerne, Church Stanton, Northolt, Heston, Hutton Cranswick, Achlington, Woodvale, Coltishall, West Malling, Friston, Andrews Field.

Piloci latający bojowo w dywizjonie nosili szaliki koloru bordo z haftowaną odznaką dywizjonu.

Maskotką dywizjonu był spaniol „Ryś" oraz „Bookie".

Na zdjęciu: Porucznik W. Klawe przy samolocie Dywizjonu 316. Na skrzydle maskotka Dywizjonu — spaniol „Ryś". Foto: WAF